3 3433 00037156 1

Digitized by Google



Die Reise
S. M. Schiffes „Zrinyi"
nach Ost-Asien
(Yang-tse-kiang und Gelbes Meer)

1890—1891.

Verfasst im Auftrage des k. und k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, unter Zugrundelegung der Berichte des k. und k. Schiffscommandos, und ergänzt nach Consularberichten und anderen authentischen Quellen von

Jerolim Freiherrn von Benko
k. und k. Fregatten-Capitän d. R.

Mit einer Reiseskizze und acht lithographirten Tafeln.

Wien.
Druck und Verlag von Carl Gerold's Sohn.
1894.

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
341868
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
1905



Digitized by Google

Inhalts-Verzeichnis.

Seite

Die Ausreise.

Von Pola via Suez über Aden, Colombo und Singapore nach Shanghai.

1. Von Pola nach Port Saïd.

2. Der Isthmus von Suez.

*

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

21. Chefoo.

22. Von Chefoo nach Port Arthur.

23. Port Arthur.

24. Von Port Arthur nach Chemulpo.

25. Chemulpo.

Digitized by Google

Seite

Die Rückreise.

26. Von Chemulpo nach Shanghai und Foochow.

27. Foochow.

28. Von Foochow nach Hongkong.

Digitized by Google

Seitdem die österreichisch-ungarische Monarchie mit den drei großen Reichen des fernen Ostens, Siam, China und Japan durch Abschluss eigener Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsverträge in geregelte Beziehungen getreten ist, in diesen Reichen eine eigene diplomatische und Consularvertretung besitzt, und namentlich seit unsere große heimische Schiffahrtsgesellschaft die Fahrten ihrer Dampfer bis in die ostasiatischen Gewässer erstreckt hat, zählt es die k. u. k. Kriegsmarine zu ihren ständigen Aufgaben, die k. u. k. Kriegsflagge in den Gewässern der ostasiatischen Station zu entfalten. Soweit nur immer die Anforderungen des sonstigen Dienstes dies gestatten, werden Schiffe der k. u. k. Flotte nach dem wichtigen Handelsgebiete entsendet, welches der Monarchie durch die Wirksamkeit der „k. u. k. Expedition nach Ostasien und Südamerika" — vor mehr als 20 Jahren — neu erschlossen worden ist.

Die eben erwähnte Expedition, unter das Commando des Contre-Admirals Freiherrn v. Petz gestellt, verließ bekanntlich im Herbste des Jahres 1868 die heimischen Gewässer; der commandirende Admiral war zugleich, als Gesandter und bevollmächtigter Minister Seiner Majestät des Kaisers und Königs, zu dem Abschlusse der Verträge mit den ostasiatischen Reichen, sowie mit einigen südamerikanischen Staaten ermächtigt. Ein Stab von diplomatischen und Consularbeamten, eine Anzahl von commerziell und wissenschaftlich gebildeten Berichterstattern standen dem Chef der Expedition zur Verfügung[1]). Der Admiral und Gesandte führte seine Flagge an Bord der Fregatte Donau, wo sich auch der diplomatische und Consularstab eingeschifft befand, während die fachmännischen Begleiter der Expedition an Bord des zweiten Schiffes, der Corvette Erzherzog Friedrich, Unterkunft fanden.

Im Laufe des Jahres 1869 fanden die Vertragsunterhandlungen und die vorläufigen Abschlüsse der Verträge statt; die Vertragsdocumente wurden sodann

[1]) Unter dem diplomatischen Stabe der Expedition befand sich der damalige k. u. k. Generalconsul, gegenwärtig k. u. k. Botschafter, Freiherr v. Calice; erster Beamter der Expedition war Hofrath Karl v. Scherzer, der berühmte vornehmlichste Verfasser des Novara-Werkes. Von den fachmännischen Begleitern nennen wir: den gegenwärtigen Hofrath und Director des Handelsmuseums Arthur v. Skala; Herrn Victor v. Schönberger, gegenwärtig Chef eines Exporthauses und Generalconsul für Hawai in Wien; Baron Ivor Kaas, gegenwärtig bis vor kurzem ungarischer Reichstagsabgeordneter.

Schiffscommandanten waren: an Bord des Flaggenschiffes, Fregatte Donau der damalige Linienschiffskapitän, jetzt Vice-Admiral d. R. v. Wiplinger, an Bord der Corvette Erzherzog Friedrich der Fregattenkapitän, gegenwärtig Vice-Admiral, v. Pitner.

Digitized by Google

durch einen Courier nach Wien gesendet, um der Allerhöchsten Ratification unterzogen zu werden.

Corvette Erzherzog Friedrich verblieb während der Dauer des Jahres 1870 als das erste Stationsschiff der k. u. k. Kriegsmarine in den ostasiatischen Gewässern stationiert, installirte den k. u. k. Generalconsul v. Calice in seinem Amte zu Shanghai, und regelte dann noch die consularische Vertretung der Monarchie auf den Philippinen und in Niederländisch-Indien.

Die Unsicherheit der politischen Lage, welche für die Monarchie durch den Ausbruch des deutsch-französischen Krieges geschaffen wurde, verursachte die Heimberufung der Corvette früher als dies ursprünglich geplant war; aber schon wenige Monate nach der Rückkehr der Corvette Friedrich wurde an deren Stelle ein anderes Stationsschiff nach Ostasien beordert, welches vor allem die Documente über die mittlerweile sanctionirten, mit den ostasiatischen Reichen abgeschlossenen Verträge an die Höfe von Bangkok, Peking und Tokio (damals noch allgemein Yeddo genannt) zu übermitteln hatte. Dieses zweite Stationsschiff in Ostasien war die damals eben neugebaute Corvette Fasana.

Nach der Rückkehr der Fasana wurde die ostasiatische Schiffsstation neuerdings von Corvette Erzherzog Friedrich besucht, welches Schiff, diesmal unter Commando des Linienschiffskapitäns Freiherrn v. Österreicher stehend, seine Reise zu einer Erdumseglung erweiterte [1]).

Nach einer mehrjährigen Pause gelangte zunächst das Kanonenboot Albatros unter Commando des Corvettenkapitäns Wostry in die ostasiatischen Gewässer. Dieses Schiff war zur Zeit des Amtsantrittes des gegenwärtigen Marinecommandanten im Rothen Meere stationirt und bekam nun den Befehl, nach einigen Häfen Ostindiens und sodann in die seit mehreren Jahren verwaiste ostasiatische Station abzugehen [2]).

Nachfolger des Albatros war in der oftgenannten Schiffsstation dessen Schwesterschiff, das Kanonenboot Nautilus (Commandant Fregattenkapitän v. Spetzler); dieses Schiff verblieb durch zwei Jahre in Ostasien. Albatros wurde von der Corvette Aurora (unter Commando des Linienschiffskapitäns Franz Müller) abgelöst; dieser folgte die Corvette Fasana (Fregattenkapitän v. Wolgemuth), welches Schiff, so wie seinerzeit die Corvette Friedrich, nun schon zum zweitenmal die Gewässer des fernen Osten zu befahren hatte [3]). Die zweite Reise der Fasana fügte sich der Reihe jener regelmäßigen Reisen von beiläufig einjähriger Dauer ein, die eine ständige Institution der k. u. k. Kriegsmarine bilden und der praktischen Ausbildung jener Seecadeten vorzugsweise gewidmet

---

[1]) Diese interessante Reise wurde vom Schiffscommandanten unter dem Titel *„Aus fernem Osten und Westen“*, und zugleich vom damaligen k. u. k. Linienschiffslieutenant Josef v. Lehnert beschrieben. Letzteres Werk, reich illustrirt, ist in weiten Kreisen vortheilhaft bekannt geworden und führt den Titel *„Um die Erde“*.

[2]) *Reise S. M. Kanonenboot* Albatros *im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern 1884/85“*. Bearbeitet von der Redaction der *„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“*, Pola 1885.

[3]) Die Reisen des Nautilus und der Aurora nach und in den ostasiatischen Gewässern sind beschrieben in dem Werke: *„Die Schiffsstation der k. u. k. Kriegsmarine in Ostasien, Reisen S. M. Schiffe* Nautilus *und* Aurora *1884—1888“*. Wien, Carl Gerold's Sohn.

Die Reise S. M. Schiffes Fasana ist vom k. u. k. Corvettenkapitän Leopold Ritter von Jedina, welcher sich als Begleiter Sr. k. u. k. Hoheit des Erzherzogs Leopold Ferdinand an Bord dieses Schiffes befand, in dem schönen illustrirten Werke: *„An Asiens Küsten und Fürstenhöfen“* in fesselnder Weise geschildert worden.

Digitized by Google

sind, welche den vierjährigen Unterrichtscursus an der k. u. k. Marineakademie eben beendigt haben [1]). Alle die bis nun genannten Schiffe, welche nach und nach die Dienste der k. u. k. Schiffsstation in Ostasien zu versehen hatten, besuchten mit geringen Abweichungen so ziemlich die gleichen Häfen in dem östlichen Schiffahrtsrayon; die Reise-Instructionen der Schiffscommandanten waren beinahe identisch.

Keines dieser bisher genannten Schiffe hatte aber die interessanten und handelspolitisch wichtigen Häfen des Yang-Tse-Kiang zu besuchen Gelegenheit gehabt; einzig die Corvette Aurora war zu kurzem Aufenthalte bis Chingkiang vorgedrungen.

Den Yang-Tse-Kiang bis nach Hankow zu befahren, in das Innere Chinas soweit vorzudringen als dies für ein tiefgehendes Seeschiff überhaupt thunlich ist, war der Corvette Zrinyi vorbehalten, welche im Frühjahre 1890 in die ostasiatische Station entsendet wurde.

Diese Reise S. M. Schiffes Zrinyi schicken wir uns nun an, hier im nachstehenden zu schildern.

Mit Rücksicht auf den von Zrinyi während der Campagne 1890/91 bereisten Rayon kann das vorliegende Werk als eine Folge und Ergänzung des jüngst erschienenen Buches *„Die Schiffsstation der k. u. k. Kriegsmarine in Ostasien; Reisen S. M. Schiffe* Nautilus *und* Aurora *1884 bis 1888"* angesehen werden, und es dürfte die Voraussetzung zutreffend sein, dass unsere Leser das eben genannte Werk bereits kennen oder besitzen. Um Wiederholungen soweit als thunlich zu vermeiden, wird es also zulässig sein, hier den beschreibenden Theil sehr einzuschränken, besonders bei denjenigen Häfen, welche schon in unseren früheren gleichartigen Veröffentlichungen behandelt worden sind [2]); hingegen soll getrachtet werden, durch Zuhilfenahme der authentischen Daten von neueren Consularberichten die commerzielle Statistik bis auf das Jahr 1891 zu erstrecken.

Bevor wir aber an die eigentliche Schilderung der Reise S. M. Schiffes Zrinyi schreiten, sei es uns gestattet, in gewohnter Weise einen Blick auf das Schiff, den Stab und die Bemannung, sowie auf die Instructionen zu werfen, mit welchen der Commandant der Zrinyi seine kurze, aber sehr interessante Campagne anzutreten hatte.

Zrinyi ist die älteste der drei kleineren ungedeckten, sogenannten Glattdecks-Corvetten, welche die k. u. k. Flotte besitzt. Das Schiff lief bereits im Jahre 1871 von Stapel; zwei Jahre später folgten die Schwesterschiffe Fraundsberg und Aurora. Diese Corvetten haben ein Deplacement von 1340 *t*, führen Barktakelage, besitzen Maschinen von 1000 *ind. e*, erreichen eine Geschwindigkeit von 11 Meilen und sind mit zwei Stück 15 *cm* schweren, fünf leichten

[1]) Eine chronologisch geordnete Übersicht aller dieser transoceanischen Reisen, sowie der größeren Missionen von k. u. k. Kriegsschiffen überhaupt bietet Freiherrn v. Teuffenbachs *„Neues Illustrirtes vaterländisches Ehrenbuch"*, II. pag. 763.

[2]) Den Häfen: Shanghai, Foochow, Chefoo, Hongkong, Singapore, Penang, sind in dem oben genannten, vor kurzem erschienenen Werke mehr oder minder umfangreiche Capitel gewidmet worden. Ähnliches gilt von Djeddah, Colombo, den Suez-Canalhäfen, welche in der *„Reise S. M. Schiffes* Frundsberg *1885/86"* behandelt worden sind.

Digitized by Google

Geschützen und zwei Mitralleusen bewehrt. Die Hauptdimensionen dieser Corvetten sind: 59 *m* Länge, 10 *m* Breite und 4,9 *m* mittlerer Tiefgang. Erbaut sind diese Schiffe nach dem sogenannten Composite-System, Eisengerippe mit Holzbekleidung.

Ursprünglich nur für den Dienst in den heimischen Gewässern und im Mittelmeere bestimmt, werden die Corvetten Zrinyi, Frundsberg und Aurora seit einer Reihe von Jahren auch für transoceanische Reisen in Anspruch genommen, bei welchen sie sich bezüglich ihrer nautischen Eigenschaften ganz trefflich bewähren, und nur rücksichtlich des in tropischem Klima wünschenswerten Comforts für den Stab und die Bemannung einigermaßen hinter strengeren Anforderungen zurückbleiben. Frundsberg hat in den Jahren 1884/85 eine mehrmonatliche Reise im Rothen Meere und an der afrikanischen Ostküste, dann in den Jahren 1885/86 eine Campagne nach Ostindien gemacht; Aurora war während des Jahres 1887 in den ostasiatischen Gewässern stationirt, machte dann 1889/90 unter Commando des k. u. k. Fregattenkapitäns Rudolf Grafen Montecuccoli eine Reise nach der afrikanischen Ostküste, den Seychellen, Ostindien und Ceylon, und in den Jahren 1891/92 eine solche nach den westindischen Gewässern; Zrinyi endlich bereiste die westindischen Gewässer während der Jahre 1885/86 und vollführte während der Jahre 1890/91 jene Reise nach den ostasiatischen Küsten und in den Yang-Tse-Kiang, welche in den nachstehenden Blättern geschildert werden soll.

Zum Commandanten des Schiffes wurde von der leitenden Marinebehörde der k. u. k. Fregattenkapitän Wladimir Khittel, bishin Militärreferent des Hafenadmiralates zu Pola, ausersehen; der Schiffsstab bestand aus den folgend genannten Personen: Gesammtdetailofficier Linienschiffslieutenant Josef Mauler von Elisenau, Artillerieofficier Linienschiffslieutenant Albert Morelli, Manöverofficier Linienschiffslieutenant Heinrich Cosulich de Pecine, Cadeteninstructionsofficier Linienschiffslieutenant Eduard Edler von Friedenfels, Batterieofficier Linienschiffsfähnrich Wilhelm Freiherr von Eiselsberg, zweiter Manöverofficier Linienschiffsfähnrich Arthur Lengnick, Navigationsofficier Linienschiffsfähnrich Oskar Hansa, Raumofficier Linienschiffsfähnrich Alexander Berthold.

Schiffsarzt war der k. u. k. Fregattenarzt Dr. Franz Gáspár, Schiffsrechnungsführer der k. u. k. Marinecommissariatsadjunct zweiter Classe Bartholomäus Dolinar, für den Maschinendienst waren eingeschifft die k. u. k. Maschinisten Wilhelm Brabletz, Carl Fuchs und Carl Margetich.

Die Seecadeten, welche sämmtlich seinerzeit als Seeaspiranten in die k. u. k. Kriegsmarine eingetreten waren, also den Ausbildungscurs an der k. u. k. Marineakademie nicht durchgemacht hatten, waren die folgend benannten: Wilhelm Buchmayer, Franz Budik, Otto Hermann, Theodor Graf Hartig, Josef Laurin, Ivo Ploj, Rudolf Vita, Johann Schöpflin.

Der Mannschaftsstand der Corvette betrug, den eben aufgezählten Schiffsstab abgerechnet, 200 Mann der verschiedenen Chargengrade und Dienstesspecialitäten.

Die Instruction, welche dem Schiffscommandanten für die bevorstehende Campagne von Seite der obersten Marinebehörde ertheilt wurde, bemaß die voraussichtliche Dauer der Reise auf zehn Monate; die einzuhaltende Route war, der Annahme der Instruction nach, die folgende:

Digitized by Google

Von Pola durch den Suezcanal über Aden nach Singapore und von da direct nach Shanghai; hierauf sollten die zum Besuche in Aussicht genommenen Häfen des Gelben Meeres: Chefoo, Port Arthur und Chemulpo, und die Vertragshäfen des Yang-Tse-Kiang angelaufen werden.

Die Rückreise sollte mit Berührung von Shanghai, Hongkong, Singapore, Colombo, Aden durch das Rothe Meer und den Suezcanal stattfinden.

Die Instruction ermächtigte den Schiffscommandanten, für den Fall, als sich die Verhältnisse der Reise günstig gestalten sollten, außer den eben genannten Häfen auch noch andere Punkte zu berühren. So z. B. sollte im Chinesischen Meere auf der Rückreise, wenn der schon gut etablirte Nordost-Monsoon eine rasche Fahrt ermöglichen würde, Foochow, dann eventuell Swatow, Amoy oder auch beide letztgenannten Häfen angelaufen werden; im Rothen Meere wurde, ebenfalls unter der Voraussetzung günstiger Verhältnisse der Besuch von Djeddah dem Ermessen des Commandanten anheimgestellt. Der Antritt der Reise wurde für den 1. Mai 1890 festgesetzt; ein der Instruction beigegebenes Tableau entwarf die voraussichtlichen Fahrtzeiten und die Dauer der Aufenthalte, welche in den einzelnen Häfen genommen werden sollten. Es wurde in dieser Zusammenstellung angenommen, dass die Zrinyi in der Ausreise am 1. Juni den Hafen von Aden, am 7. Juli Singapore, am 30. Juli den Hafen von Shanghai werde verlassen können. Der Zeitraum von Ende Juli bis zum 27. September war für die Fahrten auf dem Yang-Tse-Kiang und für den Besuch der Häfen im Gelben Meere in Aussicht genommen; am 10. October sollte von Shanghai aus die Rückreise angetreten, Hongkong sicher nicht später als am 7. November verlassen werden, und anfangs März sollte die Corvette im heimischen Centralhafen zurück sein.

Um die Einhaltung dieses Programmes zu ermöglichen, wurde der Commandant ermächtigt, in gewissen Abschnitten der Campagne und unter näher bezeichneten Umständen die Maschine öfter in Thätigkeit treten zu lassen, als dies durch die allgemeinen Bestimmungen des Dienstreglements der k. u. k. Kriegsmarine vorgesehen ist. Dem Charakter der Reise als einer Instructions- und Ausbildungsreise sowohl für den Stab als für die Mannschaft sollte der Commandant übrigens durch den möglichst reichlichen Gebrauch der Segel immer Rechnung zu tragen trachten.

„Der Schiffscommandant wird,“ hieß es in dem bezüglichen Theile der Reiseinstruction, „den vornehmlichsten Zweck der Campagne stets im Auge haltend, die Ausbildung des Stabes und der Mannschaft auf jede mögliche Weise zu fördern trachten; er wird ein besonderes Augenmerk auf die Erlangung einer vollkommenen Seemannschaft seitens der Seeofficiere, der Seecadeten und der Mannschaft richten. Der Stab wird außer mit den im Reglement begründeten noch mit Specialaufgaben fachtechnischer und wissenschaftlicher Natur zu betrauen sein; Gegenstand hiezu soll unter anderem die Sammlung von Interesse bietenden Daten über die berührten Punkte im Sinne der diesfällig bestehenden Vorschriften sein.

Den Seecadeten ist, wo nur immer thunlich, Gelegenheit zu bieten, sich in allen praktischen Fächern, speciell im Manöver mit dem Schiffe und mit Booten zu üben.

Digitized by Google

Ein Gegenstand besonderer Obsorge des Commandanten hat es zu sein, dass die Dampffahrtzeit zur Heranbildung von Heizern und Heizerschülern bestens ausgenützt werde; der einschlägige Unterricht wird sich umsomehr auf eine größere Zahl von Leuten auszudehnen haben, als in den Tropengegenden schon aus sanitären Rücksichten kürzere Dampfwachen und ein häufigerer Wechsel des Kesselwartepersonals eine absolute Nothwendigkeit sind. Der Unterricht der Unterofficiere ist nach den hiefür bestehenden besonderen Directiven vorzunehmen; ein besonderes Gewicht aber soll auf die Ausbildung von Steuerleuten gelegt werden."

In Zusammenhang mit den für die Ausbildung des Stabes getroffenen Bestimmungen steht die dem Schiffscommandanten ertheilte Ermächtigung, den Officieren und sonstigen Mitgliedern des Schiffsstabes, nach Zulass der Umstände, Urlaube zu Excursionen in das Innere der besuchten Länder zu gewähren.

Besondere Fürsorge wurde dem Schiffscommandanten rücksichtlich der Aufrechterhaltung eines günstigen Gesundheitszustandes unter der Bemannung anempfohlen. In dieser Beziehung wurde der Commandant vor allem ermächtigt, im Falle ihm Nachrichten über eine Epidomie zukämen, welche in einem oder dem anderen der zu besuchenden Häfen eben herrschen sollte, diesen Ort ohne weitere Anfrage nach eigenem Ermessen aus dem Reiseprogramm zu streichen; auch sollte die für gewöhnliche Verhältnisse vorgeschriebene Tagesordnung stets den herrschenden klimatischen Verhältnissen angepasst, beziehungsweise zweckdienlich abgeändert werden.

Es wurde besonders anempfohlen, es an den speciellen, nach Umständen rathsam werdenden prophylaktisch-hygienischen Maßregeln nicht fehlen zu lassen, und in dieser Richtung immer die entsprechenden Anträge des Schiffsarztes hervorzurufen, beziehungsweise diesen Anträgen, soweit es die Verhältnisse des Dienstes nur immer gestatten würden, nachzukommen; eine besondere Aufmerksamkeit sei in prophylaktischer Beziehung auf das Trinkwasser zu richten. Es wurde ausdrücklich anbefohlen, dass außerhalb des Adriatischen und des Mittelmeeres ausschließlich nur destillirtes Wasser, und zwar sowohl zum Kochen als zum Trinken in Verwendung kommen dürfe; es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass in dieser Richtung besonders jene Mannschaft einer eigenen Überwachung bedürfe, welche im Bootsdienste sich auf einige Zeit vom Schiffe an das Land zu entfernen hat. Es sollte durch Vermeidung einer zu weit getriebenen Sparsamkeit zu verhüten getrachtet werden, dass die Mannschaft der Versuchung nachgebe, anderes als das an Bord des Schiffes durch den Destillator erzeugte Wasser zu genießen. Vor dem zum Zwecke der Erholung zu gestattenden Besuche des Landes sollte die Mannschaft jedesmal eigens in Bezug auf die verschiedenen der Gesundheit drohenden Gefahren gewarnt und rücksichtlich der Vermeidung dieser Gefahren ausreichend belehrt werden. Es wurde gestattet, bei großer Hitze das Trinkwasser durch Versetzen mit der entsprechenden Menge von Essig oder Citronensäure erfrischender zu gestalten. Als Preservativ gegen die bösartigen Fiebererkrankungen in den tropischen Häfen sollte Chinin in entsprechenden Dosen verabreicht werden.

Besondere Fürsorge wurde endlich rücksichtlich des Heizer- und Maschinenpersonales anempfohlen, dessen an und für sich schon sehr anstrengender Dienst durch die Hitze in den tropischen Gegenden noch äußerst erschwert wird. Es wurde gestattet, die Verköstigung dieses Personals durch Verabreichung von Extrarationen an Wein, Rum, Kaffee u. dgl. aufzubessern. Die einschneidendste unter den zu Gunsten des Maschinenpersonals getroffenen Ver-

fügnngen der Instrnction war aher die dem Schiffscommandanten ertheilte Ermächtigung, für die Fahrt dnrch das Rothe Meer die erforderliche Anzahl Eingehorener znr Versehnng des Kesseldienstes im Contractwege aufzunehmen.

Nächst der Ansbildnng der Bemannnngen nnd Stäbe, ist bekanntlich der Hauptzweck, welcher mit der Entsendung von Schiffen der k. n. k. Kriegsmarine in überseeische Stationen angestrebt wird, die Förderung der handelspölitischen Interessen der Monarchie. Znr diesfälligen Richtschnur der Schiffscommandanten wird denselben eine specielle Instruction ertheilt, welche wir hier ihres ziemlich hedentenden Umfanges halber allerdings nicht reprodnciren können, von der aher gesagt werden kann, dass sie die in überseeische Missionen entsendeten Schiffscommandanten nicht allein über die allgemeinen handelspolitischen Desiderata orientirt, sondern anch die Verhältnisse im Handel mit jenen Waren und Producten eingehend hespricht, die im Export- und Importhandel beider Reichshälften eine hervorragende Stelle einnehmen. Dem Fregattenkapitän Khittel wurde aber, außer den Anempfehlnngen, welche ihm dnrch diese allgemeine nnd handelspolitische Instruction gegeben wurden, noch der besondere Anftrag ertheilt, einem Gegenstande seine Aufmerksamkeit zuznwenden, welcher für einen Zweig nnserer heimischen Industrie von vielleicht sehr bedeutendem Belang ist. Die Industrie, welche hier gemeint wird, ist die Erzeugnng von Handfenerwaffen. Der Commandant der Zrinyi erhielt den Anftrag, „sich in den zu besnchenden überseeischen Gehieten über dio Gattung, das System, die Provenienz, die Ahsatz- und Preisverhältnisse der dort gebränchlichen Handfenerwaffen zu informiren, nm der heimischen, in einzelnen Kronländern sich kräftig entwickelnden Indnstrie die Möglichkeit zu bieten, durch Anpassen an den Geschmack, dio Wünsche, beziehungsweise die Bedürfnisse und Anforderungen mit dem Auslande die Concurrenz unter Aussicht auf Erfolg aufnehmen zu können.“

Selbstverständlich wurde der Commandant anch heauftragt, der Thätigkeit des *Lloyd*, seiner Stellung nnd Wirksamkeit in den besuchten Gebieten die eingehendste Aufmerksamkeit zn widmen.

In militärischer und maritimer Richtung wurde der Schiffscommandant bezüglich seiner Berichterstattung vornehmlich dahin angewiesen, sich das Stndinm der Seestreitkräfte nnd maritimen Etablissements Chinas angelegen sein zu lassen, wozn sich gute Gelegenheit bei dem Besuche von Port Arthur, Shanghai, Foochow und eventnell boi einem Abstecher nach Whampoa, während des Aufenthaltes des Schiffes in Hongkong, hieten mochten.

Rücksichtlich der Sammlung von Daten nnd Gegenständen ethnographischer, anthropologischer oder sonst natnrwissenschaftlicher Natur wurde Fregattenkapitän Khittel angewiesen, den diesfällig in einer eigenen Instruction niedergelegten Wünschen der Leitung der k. u. k. Hofmuseen alle nnr immer thunliche Förderung angedeihen zu lassen.

Schließlich seien noch einige specielle Anfträge erwähnt, welche dem Schiffscommandanten anlässlich der mit Zrinyi zu vollführenden Reise gegeben wnrden: die nenartigen, in der k. u. k. Kriegsmarine eingeführten Peichl'schen Compasse sollten in Bezug auf ihr Verhalten nnd ihre Leistungen sorgfältig beobachtet, ein vom k. n. k. Linienschiffslieutenant v. Pietruski erdachter Nachtpeilapparat erprobt, und die gegenwärtig soviel Aufmerksamkeit erregenden Versuche, die schweren Sturz- und Brechseen dnrch Öl zu

Digitized by Google

glätten, sollten bei sich ergebender Gelegenheit gemacht werden. Ein der Corvette mitzugebendes „Navigations-Seeloth", System Thompson, und ein neuartiges Patentlogg, System Bliss, sollten in Gebrauch genommen und sorgfältig erprobt werden. Über alle diese Apparate und Versnche sollte der Schiffscommandant am Schlusse der Reise eingehend relationiren.

Die weiteren Bestimmnngen der Instruction, welche sich auf Angelegenheiten des inneren administrativen nnd militärischen Dienstes, so z. B. auf den Postverkehr, das Straf- nnd Begnadigungsrecht, die Ergänzung des Bedarfes an Geld, Material nnd Vorräthen n. s. w. beziehen, bieten für den größeren Theil unserer Leser kein Interesse, so dass wir diese Gegenstände hier wohl übergehen und demnach sofort zur Schilderung der Reise selbst übergehen dürfen.

Digitized by Google

Die Ausreise.



Von Pola via Suez über Aden, Colombo und Singapore nach Shanghai.



Digitized by Google

1. Von Pola nach Port-Saïd.

Am 24. April 1890 fand die Übergabe S. M. Schiffes Zrinyi seitens des k. u. k. See-Arsenals an den Schiffscommandanten statt; Stab und Mannschaft schifften sich während der Nachmittagsstunden dieses Tages an Bord der Corvette ein. Während der beiden folgenden Tage erfolgte die Anbordnahme von Munition und Kohlen, welche Arbeiten durch das herrschende, von starken Regengüssen begleitete Südost-Wetter sehr behindert wurden. Am 27. fand die vorgeschriebene Probefahrt statt — bei welcher aber der hohe Seegang und die heftigen Schlingerbewegungen des Schiffes die Fahrten auf der gemessenen Meile vereitelten — und am 28. erfolgte die Indienststellungs-musterung. Nachdem am 30. April die Bestimmung der Compassdeviationen vorgenommen worden war, wurde die Zeit, welche noch bis zu der auf den 3. Mai hinausgeschobenen Abreise erübrigte, zu einigen Arbeiten in der Maschine benützt, deren Ausführung sich bei der Maschinenstehprobe sowie bei der Probefahrt als wünschenswert herausgestellt hatten. Der Aufschub des Reiseantrittes war durch einige Schwierigkeiten hervorgerufen worden, welche sich dadurch ergeben hatten, dass Zrinyi auf Wunsch der Leitung der k. u. k. Hofmuseen mehrere Hektoliter Weingeist zur Verwendung für naturhistorische Sammlungen an Bord nehmen sollte. Es stellte sich heraus, dass eine Unterbringung dieses gefährlichen Materials unter Deck unthunlich war, und man musste sich entschließen, für die gesicherte Unterbringung der Flaschen, in welche dieser Weingeist gefüllt war, eigene Verschalungen mit Kautschukeinsätzen zu construiren und diese in den Groß- und Kreuzrüsten der Corvette, also außenbords, zu installiren. Diese Arbeit wurde — infolge der zwischen dem Schiffscommandanten und der Leitung der Hofmuseen diesfällig nöthig gewordenen Correspondenz — erst etwas spät in Angriff genommen und konnte erst am 2. Mai zu Ende gebracht werden. Auch traf das zur Erprobung durch Zrinyi bestimmte Thompson'sche Navigations-Seeloth erst am 2. Mai in Pola ein.

Nachdem noch alle diese letzten Vorbereitungen getroffen, der Proviant auf die vorgeschriebenen Mengen ergänzt, die Officiersmesse mit einer gewählten Schiffs- und Reisebibliothek versehen worden waren, ging Zrinyi am 3. Mai 1890 in See.

Um 10 Uhr vormittags wurde der Centralhafen Pola unter Benützung von zwei geheizten Kesseln verlassen. Man begrüßte beim Auslaufen durch drei Hurrahrufe die auf dem Hafenwachtschiffe wehende Commandoflagge des

Digitized by Google

Hafonadmirals, Vice-Admirals Freiherrn von Pitner, welcher Tags zuvor das Schiff besucht und an Stab und Mannschaft herzliche anfmunternde Worte des Abschiedes gerichtet hatte. Die ersten Stunden der Reise wurden der wichtigen, zwar schon im Hafen begonnenen, aber vielfach behinderten und unterbrochenen Arbeit gewidmet, die Mannschaft in dio verschiedenen Rollenstationen einzutheilen, wobei in erster Linie dio Eintheilungen durchgeübt wurden, welche für die Bedienung der Segel und der Takelage erforderlich sind.

Schon um 3 Uhr nachmittags erlaubte eine anfspringende günstige nordwestliche Brise, auf den weiteren Gebrauch der Maschine vorläufig zu verzichten, und die Fahrt unter allen Segeln fortzusetzen. Auf etwa 15 Meilen seewärts sichtete man die k. u. k. Schulescadre, deren einzelne Schiffe: Laudon, Frundsberg und Albatros, an der Takelage mit Sicherheit zu erkennen waren. Im Laufe der Nacht begegnete man der von ihrer afrikanisch-ostindischen Reise nach dem Centralhafen rückkehrenden Corvette Aurora. Mit diesem letzteren Schiffe wurde das nächtliche Erkennungssignal gewechselt. Tags darauf, auf der Höhe von Punta Planca, begegnete man dem obenfalls zur k. u. k. Escadre gehörenden Kanonenboote Nautilus. Von diesem Schiffe erhielt die Zrinyi den letzten heimischen Abschiedsgruß: „Wir wünschen eine glückliche Reise!“ besagten die an den Masten des Nautilus wehenden Signale. Zrinyi vorband mit seinem, ebenfalls durch Flaggensignale vermittelnden Danke den Glückwunsch für jene Angehörigen des Schiffsstabes des Nautilus, welche des eben wonige Tage vorher bekannt gewordenen, reichlich ansgefallenen Maiavancements theilhaftig geworden waren.

Am 4. Mai, zwischen 5 und 6 Uhr abends, voranlasste die eingetretene Windstille den Schiffscommandanten, von der ihm ertheilten Ermächtigung Gebrauch zu machen und die Fahrt unter Dampf fortzusetzen. Den Erfahrungen Rechnung tragend, welche über den ökonomischesten Maschinenbetrieb an Bord S. M. Schiffes Zrinyi bei früheren Gelegenheiten gemacht worden waren, wurde mit einem Kohlenverbrauche von 700 *kg* pro Stunde eine Fahrtgeschwindigkeit von 7 Meilen in der Stunde angestrebt.

Die Windstille, welche zur Inansprnchnahme der Maschine die Veranlassung gegeben hatte, machte aber bald einem stetig auffrischenden südöstlichen Winde mit zunehmendem Seegange Platz, was natürlich die Fahrtgeschwindigkeit wesentlich beeinträchtigte; am Morgen des 6. Mai war erst die Höhe von Saseno erreicht. Es wurde klar, dass bei der ausgesprochenen Etablirung dor südlichen, der Fahrt des Schiffes conträren Windrichtung, das nächste Reiseziel — Port Saïd — nur mit einer ziemlich bedeutenden Verspätung gegenüber den Voraussetzungen des Programms erreicht werden würde, wenn nicht nöthigenfalls die ganze noch übrige Fahrtstrecke mit Dampf zurückgelegt werden konnte. Der Commandant entschloss sich demnach, den nahegelegenen Hafen von Corfu anzulaufen, um die Kohlenvorräthe der Corvette zu vervollständigen.

Durch den Nordcanal einlaufend, ankerte Zrinyi am 6. Mai, knapp nach 4 Uhr nachmittags, auf der Rhede von Corfu.

Man fand hier das königlich griechische Kanonenboot Paralos [1]) als Stationsschiff, von welchem Schiffe sofort in dor üblichen Woise die Dienste

---

[1]) Erbaut im Jahre 1858. 380 *t*, 200 *e*, 37,5 *m* lang, 7,3 *m* breit, 2,6 *m* mittlerer Tiefgang. Ein Stück 8,7 *cm*-Geschütz, eine Mitrailleuse.

Digitized by Google

angeboten wurden. Die Ergänzung des Kohlenvorrathes wurde ohne jeden Zeitverlust in Angriff genommen; 40 *t* Cardiffkohle wurden über Nacht an Bord eingeschifft und schon am 7. Mai, um 6 Uhr morgens, konnte ZRINYI die Rhede von Corfu, durch den Südcanal auslaufend, wieder verlassen.

Der Schiffsstab hatte während des kurzen Aufenthaltes vor Corfu die Abendstunden zu wünschenswerter Erholung am Lande benützt; man besuchte die freundliche *Esplanade*, sowie die Villa des k. u. k. Consuls in der schönen Bai von Castrades. Den Proviantmeistern der verschiedenen Messen kam die kurze Fahrtunterbrechung in ihren Bemühungen um das Wohl ihrer Pflegebefohlenen recht gut zustatten — und ein uns freundlichst überlassenes Tagebuch erwähnt beispielsweise kolossale Mengen von Erdbeeren, die während der nächstfolgenden Tage willkommene Erfrischung boten — ja es soll der Schiffskoch sich zum Versuche emporgeschwungen haben, die Officiersmesse mit einer Erdbeer-*Crème* zu regaliren, ein anerkennenswertes Wagnis für ein Mitglied jener Gilde, die so fest an der Tradition der Einförmigkeit hält, dass jede auch noch so geringe Abweichung von den in starrer Folge sich erneuernden Formen des „täglichen Brotes“ als eine Art Wunder angestaunt wird!

Bei Paxo passirte ZRINYI in nächster Nähe das englische Schulschiff CRUISER[1]), welches unter Segel gegen den stetig zunehmenden südöstlichen Wind aufkreuzte. Am Morgen des 8. Mai war der Wind schon zu einer steifen Kühlte mit beträchtlichem Seegange angewachsen, wodurch die Fahrt der Corvette wesentlich behindert wurde; doch hatte man in erfreulicher Weise die Gelegenheit, die günstigen Urtheile vollauf bestätigt zu sehen, welche bei früheren Campagnen über die guten See-Eigenschaften des Schiffes abgegeben worden waren.

Um etwas mehr in relative Seestille zu gelangen, hielt man das Schiff näher gegen die Insel Prothi und dann gegen Navarin, in der Absicht, in diesem Hafen Schutz zu suchen, falls die Verhältnisse für die Fahrt noch ungünstiger werden sollten. Auf der Höhe der Insel Sapienza ließ aber das schlechte Wetter nach und der Wind drehte bald gegen Westen und Nordwesten, so dass die Maschine abgestellt und die Fahrt mit Segeln fortgesetzt werden konnte. Man gieng sofort wieder mit Eifer an die Einübung der Mannschaft für den Segeldienst und setzte das Schiff in allen seinen Theilen in Stand; aber das zeitweise wieder eintretende Absterben des Windes nöthigte im weiteren Verlaufe der Reise noch Port Saïd noch zweimal dazu, die Maschine zur Beschleunigung der Fahrt in Anspruch zu nehmen, um nicht gar zu spät nach dem programmäßigen Zeitpunkte in Port Saïd anzukommen.

Am 13. Mai um $7^1/_2$ Uhr morgens, lief die Corvette unter Führung des Localllootsen in diesem Hafen ein und wurde nach den vom Lootsen gegebenen Anweisungen im Ismail-Bassin vertäut.

Man fand hier an fremden Kriegsschiffen die egyptische Corvette SAAKA[2]), das englische Kanonenboot MELITTA[3]), beide Stationsschiffe für Port Saïd;

[1]) 950 *t*, vier Geschütze. Segel-Corvette.

[2]) SAAKA, im Jahre 1869 erbaute Corvette von 970 *t*; Maschine ausgehoben, zehn Stück 40-Pfünder.

[3]) MELITTA, Schrauben-Niederbordcorvette (*Sloop*) von 970 *t*, 1200 *e*, im Jahre 1888 erbaut, nach dem Compositesystem; 50,9 *m* lang, 9,8 *m* breit, 4,1 *m* mittlerer Tiefgang; acht Stück 5"ige Hinterlader, acht Mitrailleusen, 13 Meilen Fahrtgeschwindigkeit.

Digitized by Google

dann das französische Kanonenboot Météore[1]), welches auf der Heimreise von seiner durch längere Zeit innegehabten Station in Obok begriffen war.

Die Gesundheitsverhältnisse an Bord waren während dieser ersten Fahrt des Schiffes vollkommen günstig; man hatte täglich im Durchschnitte kaum einen leicht Erkrankten auf der Liste. Die Wärme hatte mit dem Vordringen gegen Süden in recht fühlbarer Weise zugenommen; vom 12. Mai an ordnete der Commandant die Ingebrauchnahme der vorgeschriebenen Sommer-Adjustirung an. In den Maschinenräumen hatte die Temperatur mitunter schon 48° C. erreicht, was der Commandant mit Recht als nicht ungünstig für die nöthige Trainirung der in diesen Räumen beschäftigten Mannschaft bezeichnete. Während der Fahrt von Damiette bis zur Hafeneinfahrt ließ der Commandant zum erstenmal die zur Erprobung mitgenommene Thompson'sche Navigations-Lothvorrichtung in Gebrauch nehmen; man erzielte mit diesem sehr sinnreichen Instrumente sehr günstige Resultate.

---

[1]) Météore, Kanonenboot von 473 *t*, 434 *e*; erbaut 1885 nach dem Compositesystem; 46 *m* lang, 7,6 *m* breit, 3,3 *m* mittlerer Tiefgang; zwei Stück 14 *cm*, zwei Stück 10 *cm*, drei Mitrailleusen, 11 Meilen Fahrtgeschwindigkeit.

Digitized by Google

2. Der Isthmus von Suez.

Port Saïd. Der Mittelmeerhafen des Suezcanals, sowie die Stadt Port Saïd haben seit der Zeit, zu welcher wir das letztemal, nämlich anlässlich der Beschreibung der Reise S. M. Schiffes Frundsberg[1]), Gelegenheit hatten, uns mit denselben zu befassen, in ihrer Entwicklung mancherlei Fortschritte aufzuweisen.

Was zunächst die Stadt anbetrifft, so ist nicht zu verkennen, dass die Bauthätigkeit in stetiger Weise regsam ist und die räumliche Ausdehnung der Stadt continuirlich wächst. So sind z. B. die europäische und die Araberstadt, welche noch auf den im Gebrauche stehenden Seekarten als zwei selbständige, durch eine ziemlich weite wüste Sandfläche getrennte Complexe erscheinen, in Eines zusammengewachsen, so dass eine Abgrenzung zwischen diesen beiden Stadttheilen nicht mehr wahrzunehmen ist. Die gewöhnlich ein- bis zweistöckigen Häuser der Europäer, in den älteren Stadttheilen beinahe durchwegs aus Holz hergestellt, werden jetzt meistens aus Backsteinen erbaut; man sieht ganz imposante Gebäude unter diesen neuen Häusern; so erwähnt z. B. Fregattenkapitän Khittel eines mächtigen siebenstöckigen Hotels nnd Zinshauses, damals eben der Vollendung entgegengehend, welches, mit einem Kostenaufwande von 80 000 £ erbaut, alle übrigen Häuser der Stadt thurmartig hoch überragt; schöne luftige und breite Veranden umgeben die einzelnen Stockwerke dieses großartigen Gebäudes, welches, in dieser Richtung einzig in seiner Art, auf die Anlage von Stiegenhäusern gänzlich verzichtet haben soll, um es den zahlreichen, geräumigen und bequemen *lifts* vollständig zu überlassen, die Communication zwischen den einzelnen Stockwerken zu besorgen. Elektrisches Licht wird alle Räume des gigantischen Baues durchfluten. Das Gebäude führt den Namen „*The Eastern Exchange*“ und wurde auf Rechnung der englischen Firma Wills & Co. erbaut.

Zahlreiche andere Bauten entstanden im Laufe der letzten Jahre theils für öffentliche, theils für private Zwecke. Auch bemerkt der Commandant der Zrinyi in seinem über Port Saïd erstatteten Berichte, dass die Regierungen der an der Canalschiffahrt zumeist interessirten Staaten in letzter Zeit es sich angelegen sein lassen, Baugründe in Port Saïd zu erwerben, um in der Lage

---

[1]) Reise S. M. Schiffes Frundsberg 1885/86, pag. 4 u. ff. Wien, Carl Gerold's Sohn.

Digitized by Google

zu sein, im gegebenen Zeitpunkte eigene Gebäude für ihre Consulate, für Agenturen oder für der Schiffahrt dienstbare Etablissements zu errichten. So sollen z. B. in letzter Zeit sowohl England als Italien recht bedeutende Grundcomplexe erworben haben[1]).

Die großen Seestaaten, deren Schiffe in bedeutender Anzahl Port Saïd besuchen, vor allen England, müssen eben trachten, nach und nach in den Besitz eigener Gebäude für die verschiedensten Zwecke zu kommen. Um nur ein Beispiel anzuführen, sei erwähnt, dass der englische Consular-Functionär in Port Saïd schon zu wiederholtenmalen die Übelstände beklagt hat, welche durch das Fehlen eines eigenen englischen Gefängnisses in Port Saïd entstehen. Tausende von englischen Schiffen kommen jährlich nach Port Saïd; die Anzahl von Seeleuten, welche der englischen Consular-Jurisdiction hier unterstehen, erreicht Hunderttausende; und dabei constatirt einer der allerjüngsten Jahresberichte, dass die Zahl der vorkommenden Straffälle, vornehmlich unter dem Heizerpersonal, in steter Zunahme ist. *„The number of seamen from British ships, guilty of desertion, refusal to proceed in their ship, and refusal to do their duty, or to obey lawful commands is increasing every year at Port Saïd, especially amongst the firemen.“* Das neu erbaute egyptische Gefängnis (s. u.), obwohl gut gebaut und in europäisch humaner Weise eingerichtet, stellt nur einen einzigen Raum für alle, den verschiedenen Consular-Jurisdictionen unterworfenen Fremden zur Verfügung; handelt es sich nun um eine kurze Preventiv- oder Untersuchungshaft, so mag dies genügen — aber für eine Strafhaft, mit welcher nach englischen Anschauungen und Gesetzen Strafarbeit oder doch mindestens ausreichende Beschäftigung verbunden sein soll, kann hier, wo Gefangene aller Nationen, in ein und demselben Raume vereint, gänzlich beschäftigungslos durcheinander lungern, die nothwendige Vorsorge nicht getroffen werden. Man wünscht in Port Saïd ein eigenes englisches Gefängnis nach dem Muster desjenigen zu erbauen, welches als *„Her Majesty's Consular Prison“* in Constantinopel schon seit längerer Zeit mit Erfolg besteht.

Die Straßen der Stadt Port Saïd sind allerdings noch immer ungepflastert; hingegen erfreut sich Port Saïd jetzt einer ausreichenden Beleuchtung durch Gas. Die einfache und regelmäßige Anlage der Stadt mit rechtwinkelig sich schneidenden Straßen, in den Richtungen der Quais Franz Josef und Eugenio, wurde auch in den neu entstandenen Stadttheilen beibehalten. Die Einwohnerzahl von Port Saïd ist in steter Zunahme und wird gegenwärtig mit 25 000 bis 27 000 Seelen angegeben.

Die genaue Zahl, sowie die Zusammensetzung der Bevölkerung von Port Saïd ist schwer anzugeben, da seit 1882 kein neuerer Census stattgefunden hat und selbst ein solcher insofern nur in schwankender Weise orientirt, als Port Saïd immer einer bedeutenden Zahl sogenannter „flottanter“ — nämlich

[1]) Von der Bauthätigkeit in Port Saïd heißt es in dem über das Jahr 1891 erstatteten englischen Consularberichte: *„Amongst buildings recently constructed are the new Governement offices, barracks, and prison, which have been completed this year; new offices for the Suez Canal Company are in progress and new houses have been provided by the Canal Company for the heads of the different departements and their families. The new and handsome Roman Catholic Church has been finished, and was opened in the early part of 1890.“*

Digitized by Google

zu- und bald wieder abströmender — Einwohner Unterkunft bietet. Im Jahre 1887 gab der englische Consularbericht folgende Daten:

Bevölkerung nach dem Census 1882: 15 403 Einwohner, wovon 9342 Eingeborene (der verschiedensten afrikanischen und asiatischen Stämme) und 6061 Europäer.

1887: etwa 12 500 Eingeborene, von welchen der größte Theil mit der Arbeit des Ein- und Ausladens von Kohle sein Leben fristet; an Europäern: 3250 Griechen, 1200 Italiener, 1079 Franzosen, 1005 Österreicher und Ungarn, 600 Engländer (d. i. beinahe durchaus Malteser), 11 Deutsche, 20 Russen. Die maltesischen Engländer sind meistens *ship-chandlers* und Besitzer anderer, der Schiffahrt dienstbaren kleinen Handlungen, oder sie sind als Vorarbeiter in den Etablissements der Canalgesellschaft, beim Kohlenhandel u. s. w. beschäftigt.

Durch eigene Consulate sind in Port Saïd vertreten: Österreich-Ungarn, Deutschland, England, Frankreich, Russland, Italien, Spanien, Schweden und Norwegen, die Niederlande, Griechenland, Portugal, Dänemark, Belgien, die Vereinigten Staaten von Nordamerika, endlich Persien.

Von militärischen Ämtern ist nur das Commando des schon früher erwähnten Hafenwachtschiffes zu nennen; in gewissem Sinne kann dazu noch das Commando der in Port Saïd befindlichen kleinen Abtheilung von circa 50—60 Mann Polizeiwache gerechnet werden. Die Polizei hat, wie man sich dies leicht vorstellen kann, in Port Saïd kein leichtes Amt. Die sogenannten Capitulationen — welche alle Fremden unter die Jurisdiction der Consuln stellen — erschweren der Polizei jede Amtshandlung. Doch ist die Polizei in Port Saïd, unter Commando von europäischen Beamten, gut organisirt und waltet tüchtig ihres schwierigen Amtes. Mehrere der *head-constablers* sind Engländer — eine Nothwendigkeit angesichts der Thatsache, dass der größte Theil der am schwersten zu beaufsichtigenden flottanten Bevölkerung aus englischen Unterthanen besteht.

Die wichtigsten politischen und Civilämter sind die folgenden: Das *Gouvernement Général*, das *Sous-Gouvernement*, die *Police du Canal de Suez*, zugleich *Bureau des Passeports*, das *Office Sanitaire Maritime et de Quarantaine*, *Office du Port et des Phares*, die *Douane*, das *Bureau des Garde-Côtes*, die Post, endlich die *Delegation Judiciaire des Tribuneaux mixtes*.

Über die telegraphische und Postverbindung wird das Folgende bemerkt: Die Beförderung von telegraphischen Depeschen wird in Port Saïd von zwei Telegraphengesellschaften besorgt. Die eine ist die egyptische Staats-Telegraphengesellschaft, die andere die *Eastern Telegraf Company*. Die Leitungen dieser beiden Gesellschaften sind auch äußerlich voneinander unterschieden, indem die der egyptischen Gesellschaft gehörenden Dräthe im ganzen Lande auf gewöhnlichen hölzernen Pfählen laufen, während die *Eastern Company* eiserne Ständer verwendet.

Die Leitungen der *Eastern Company* haben sämmtlich ihren Ausgangspunkt in Alexandrien. Port Saïd steht mit Alexandrien durch eine Zweiglinie in Verbindung, so dass die in ersterem Orte für auswärtige Stationen aufgegebenen Telegramme in Alexandrien eine Übertragung erfahren müssen. Übrigens steht Port Saïd mit Alexandrien auch noch durch ein unterseeisches Kabel in telegraphischer Verbindung, welches als Reserve für den Fall einer Beschädigung der oberirdischen Leitung angesehen werden dürfte. Von Alexandrien aus hat die *Eastern Company* unterseeische Leitungen nach Constantinopel, Cypern, Triest, Tarent, Gibraltar, endlich eine doppelte

Leitung nach Malta. Diese englische Telegraphengesellschaft darf nur Depeschen übernehmen, welche nach ausländischen Stationen gerichtet sind; im Inlande haben nur die egyptischen Telegraphenämter das Recht zur Annahme und Beförderung von Depeschen. Diese letzteren Ämter übernehmen zwar auch Depeschen für das Ausland und sollen geringere Preise hiefür beanspruchen als die *Eastern Company*; doch stehen die egyptischen Ämter im Rufe einer sehr langsamen Manipulation, und Fregattenkapitän Khittel erwähnt sogar, dass Depeschen nach Wien mitunter nicht weniger als 3 bis $3^1/_2$ Tage unterwegs gewesen sein sollen.

Port Saïd erhält fünfmal wöchentlich die Post aus Europa; es geschieht dies theils durch die directen Postdampfer, theils aber über Alexandrien. Unserer heimischen, sowie den beiden großen Dampfschiffahrts-Gesellschaften: der *Peninsular and Oriental Company* und der französischen *Messageries Maritimes* kommt der Hauptantheil an der Postverbindung von Port Saïd mit Europa zu; ferner kommen noch die Italienische Schiffahrtsgesellschaft und die *Nederlandsch-Indische Stoomvaarts Maatschappy* hiebei in Betracht.

Zwischen Port Saïd und Alexandrien wird eine tägliche locale Postverbindung mittels eines Segelbootes aufrecht erhalten; nach Ismaila wird die Post mittels Dampfbooten, von da an nach Suez aber mit der Eisenbahn befördert.

In diese letztere Art der localen Postbeförderung wird wohl die Eisenbahn eine Änderung bringen, welche von der Suezcanal-Gesellschaft zwischen Port Saïd und Ismaila im Jahre 1890 zu bauen begonnen worden ist. Diese Bahn, erbaut nach dem den Besuchern der Pariser Weltausstellung 1889 wohl erinnerlichen System Decauville und in der Spurweite von 0,75 *m* angelegt, hat den hauptsächlichen Zweck, die einzelnen Stationen, Halte- und Ausweichstellen, sowie die Werkstätten längs der in Betracht kommenden Canalstrecke, mit den Bureaus, Ateliers, Magazinen, Hospitälern u. s. w. von Port Saïd in eine schnellere Communication zu bringen, als es die bisherige, durch Dampfbarkassen auf dem Canal vermittelte sein konnte. Diese Dampfboote brauchten zur Fahrt zwischen den beiden genannten Punkten durchschnittlich $6^1/_2$ Stunden und wurden in ihren Fahrten, welche übrigens mit Rücksicht auf die nächtliche Schiffahrtsbewegung im Canal auf die Tageszeit beschränkt bleiben musste, häufig durch im Canal gestrandete Schiffe aufgehalten; mit der Eisenbahn ist unter Anstrebung einer Fahrtgeschwindigkeit von 35 *km* pro Stunde die Möglichkeit geboten, die Strecke zwischen Port Saïd und Ismaila in $2^1/_4$ Stunden zu bewältigen.

Die Kosten für diese Canal-Uferbahn, die durchweg auf Gründen geführt wird, welche der Canalgesellschaft schon eigenthümlich gehören, waren mit 2 700 000 Francs veranschlagt, von welcher Summe eine Million auf die Erdarbeiten und die Hochbauten, $1^4/_{10}$ Millionen auf die Anschaffung der Schienen und des Zugsförderungsmateriales, und der Rest auf die Anlage und Einrichtung der Stationen entfallen sollten.

Man hoffte mit dem Betriebe dieser Bahn in der zweiten Hälfte des Jahres 1892 beginnen zu können. Diese Eisenbahn wird Port Saïd erst eine Landcommunication eröffnen, welche bis hieher eigentlich gänzlich gefehlt hat. Es führten von Port Saïd aus bisher nur zwei, schlecht in Stand gehaltene, stellenweise gar nicht markirte Fahrwege, beide mit weichem, sandigem Untergrunde. Für die Beförderung schweren Fuhrwerkes oder etwa von Geschützen sind diese Wege nicht praktikabel. Der eine führt, von der Araberstadt Port

Digitized by Google

Saïds ausgehend, entlang des Meeresstrandes nach Damiette; der andere nimmt die Richtung gegen Alexandrien, verliert sich aber bald im Sande und steht zu gewissen Jahreszeiten großentheils unter Wasser. Port Saïd war eben bisher in allem auf die Communication zu Wasser angewiesen.

Eigenthümlicherweise fand der Bau der kleinen Eisenbahn, durch welche Port Saïd sozusagen von seiner bisherigen insularen Lage befreit werden soll, bei der egyptischen Regierung Schwierigkeiten. Die Regierung bestreitet nämlich der Canalgesellschaft das Recht, die Eisenbahntrace über gewisse Grundstrecken zu führen, welche von der Gesellschaft als ihr freies Eigenthum, von der Regierung aber als zum *„domain commun“* gehörig angesehen werden.

Die Ressonrcen für die Schiffahrt in Port Saïd sind mannigfaltige und reichliche. Docks, in welchen größere Unterwasser-Reparaturen vorgenommen werden könnten, sind allerdings bis jetzt in diesem Hafen keine erbaut worden. Für die Möglichkeit der Vornahme von Reparaturen an dem schwimmenden Schiffe ist hingegen durch das Bestehen einer Werkstätte gesorgt, welche der Suezcanal-Gesellschaft gehört und allerdings in erster Linie dazu bestimmt ist, jene Arbeiten auszuführen, welche für die zahlreichen dieser Gesellschaft gehörenden Schiffe, Flottanten, Boote, Bagger, Beleuchtungsapparate u. s. w. nothwendig werden. Außerdem gibt es aber noch die Werkstätten der *„Compagnie Universelle“*, welche auch für bedeutendere Reparaturen, sowohl an dem Schiffskörper als an den Maschinen und Kesseln aufzukommen imstande ist. Ferner besteht eine kleine Werkstätte, welche der britischen *Coal-Company* gehört und für die Reparaturen der Schiffe dieser Gesellschaft bestimmt ist; endlich noch die Ateliers der Firma Wills & Co., die auch kleinere Reparaturen und Neuerzeugungen leisten können.

Das Hauptbedürfnis beinahe aller den Hafen von Port Saïd anlaufenden Schiffe ist in den allermeisten Fällen die Ergänzung des Kohlenvorrathes. Hiefür ist in jeder Richtung auf das beste vorgesorgt. Die Kohlenzufuhr nach Port Saïd ist in steter Zunahme begriffen; im Jahre 1889 wurden 984 782 *t*, im Jahre 1890 1 032 585 *t*, im Jahre 1891 1 131 097 *t* dieses Brennmaterials durch mehrere hunderte von Dampfern nach Port Saïd gebracht. Die vorhandenen Vorräthe an Steinkohle werden in Port Saïd nicht einmagazinirt, da ein Verderben der übrigens immer rasch wieder abgehenden Vorräthe[1]) durch Unbilden des Wetters nicht zu besorgen ist; man lagert die Kohlen im Freien auf der der Stadt gegenüberliegenden, flachen und rechteckigen Insel. Beinahe alle nach Port Saïd eingeführte Kohle kommt von Cardiff. Den Schiffen wird das gewünschte Quantum mittels Lichterboote unter Bord gebracht. Die Bedienung dieser Ladeboote, sowie die Einschiffung der Kohle besorgen Eingeborene; bei der letzterwähnten Arbeit sind sie äußerst flink und entwickeln eine wirklich staunenswerte Leistungsfähigkeit. Ein großer Dampfer soll, wie dem Commandanten der Zrinyi erzählt wurde, in 12 Stunden 1000 *t* Kohle eingeschifft haben[2]). Die Kohlenarbeiter werden von Seite ihrer Arbeitgeber nach dem

---

[1]) Eine eigenthümliche finanzielle Vorschrift, welche in Port Saïd sowohl als in Suez besteht, wirkt auch ihrerseits auf den raschen Verkauf der Steinkohle ein und hindert das Ansammeln zu großer Vorräthe. Die Steinkohle zahlt nämlich nur 1% *ad valorem* Einfuhrszoll, wenn sie innerhalb sechs Monaten wieder verkauft ist; nach sechs Monaten beträgt der Zoll 8% *ad valorem*.

[2]) Diese immerhin anerkennenswerte Arbeitsleistung bleibt aber noch weit hinter den Beispielen zurück, welche Consul Palfrey Burell (1887) bezüglich der

Digitized by Google

bewältigten Quantum bezahlt und eine Folge davon ist einerseits das eben erwähnte flinke und fleißige Arbeiten, andererseits aber auch, dass die Kohlenmänner sich jeder für die Controle des zur Einschiffung gelangenden Quantums wünschenswert erscheinenden Procedur widersetzen, da ein solches Vorgehen unweigerlich mit einem gewissen Verluste an Zeit verbunden ist. Es bleibt, wie dies Fregattenkapitän Khittel ausdrücklich bemerkt, nichts übrig als darauf zu sehen, dass nur vollgeladene Lichterboote in Angriff genommen werden und dann diese Boote auszumessen und deren Rauminhalt zu berechnen.

Die Zufuhr an Kohle ist in Port Saïd eine sehr reichliche, und da, wie bemerkt, der Ansammlung zu großer Vorräthe im Orte entgegengewirkt wird, vertheilt sich diese Zufuhr ziemlich gleichmäßig auf das ganze Jahr. Folgende Zahlendaten, genauen (englischen) Consularberichten entnommen, mögen hierüber einige Orientirung geben.

Monatliche Einfuhr von Steinkohle in Port Saïd während der Jahre 1885—1890, abgerundet auf Tausende von Tonnen:

	1885	1886	1887	1888	1889	1890
Januar	35,6	46,7	51,4	61,6	68,3	88,8
Februar	37,6	47,4	76,3	74,0	90,9	68,7
März	77,6	48,4	63,3	96,5	112,8	119,5
April	81,8	45,9	62,8	76,0	114,1	90,0
Mai	62,6	60,8	68,8	92,6	101,2	80,1
Juni	52,2	57,4	64,1	74,6	64,3	99,8
Juli	50,1	40,1	58,7	70,1	71,7	72,3
August	69,4	60,1	34,3	97,7	65,8	77,2
September	39,1	49,9	94,7	62,8	66,6	92,2
October	52,5	47,3	69,3	63,6	63,6	66,5
November	61,9	52,5	71,1	84,9	74,6	94,1
December	54,7	47,1	69,4	88,4	90,6	83,4

Die progressive Zunahme der Kohlenzufuhr in Port Saïd ist deutlich wahrnehmbar; sie zeigt sich noch besser in den folgenden Summen der Jahreszufuhr an Steinkohle in dem gleichen Zeitraume.

Diese betrug:

Im Jahre	1885:	674 888 *t*
„ „	1886:	603 415 „
„ „	1887:	784 286 „
„ „	1888:	943 028 „
„ „	1889:	984 782 „
„ „	1890:	1 032 585 „

Die Lagerung großer Vorräthe von Steinkohlen im Freien, sowie die ununterbrochene Operation des Kohleneinladens an Bord der zahlreichen, im Hafen Tag für Tag ankommenden Schiffe, hat in Port Saïd die unangenehme Folge, dass die Seebrisen den ganzen Ort stets in eine Wolke von Kohlenstaub gehüllt erhalten, was bei der herrschenden meist recht hohen Temperatur sehr lästig ist, und auch den bekanntlich über die Reinhaltung der Schiffe ängstlich wachenden Seeofficieren stets ein baldiges Verlassen des Hafens von Port Saïd sehr wünschenswert erscheinen lässt.

Leistungsfähigkeit der *Port Saïd and Suez Coal Company*, nach Angaben von Organen dieser Gesellschaft, anführt: Der Dampfer Orient soll 1300 *t* Kohle in $3\frac{3}{4}$ Stunden, und das englische Kriegsschiff Jumna 904 *t* in $2\frac{1}{2}$ Stunden „*without any particular effort*“ eingeschifft haben.

Digitized by Google

Die Wasserversorgung von Port Saïd geschieht mittels der an dem westlichen Canalufer von Ismaila hieher führenden Süßwasser-Röhrenleitung. Für Schiffe stellt sich der Preis des Wassers auf 1½ Francs per Tonne, frei unter Bord gestellt. Ein Süßwasser-Canal, welcher Wasser direct aus dem Nilflusse nach Port Saïd bringen wird, ist von der Suezcanal-Gesellschaft in Angriff genommen worden. Wir übergehen die detaillirten Angaben, welche Fregattenkapitän Khittel über den Fortschritt dieser Arbeit berichtete; aber es darf bemerkt werden, dass die endliche Fertigstellung dieser Wasserleitung einem dringenden Bedürfnisse von Port Saïd abhelfen will. Nicht allein ist die Menge des von der Ismaila-Röhrenleitung zugeführten Wassers oft, namentlich im Sommer, eine kaum zureichende, sondern der Preis von 1 Francs 50 Centimes, welcher auch von den Hausbesitzern wie von den Schiffen eingefordert wird, ist ein sehr hoher. Die Kosten der Installirung von Wassermessern fallen auch den Abnehmern und nicht den das Wasser Liefernden zur Last. Man vergleicht in Port Saïd diese Verhältnisse mit jenen von Alexandrien, wo filtrirtes und nicht wie in Port Saïd unfiltrirtes Wasser zum Preise von 30 Centimes per Cubikmeter abgegeben wird und wo der Druck ein genügender ist, um das Wasser in die höchsten Stockwerke der Häuser zu treiben, während es in Port Saïd nur auf das Straßenniveau beschränkt bleibt.

Lebensmittel aller Art und in verschiedenen Qualitäten sind am Platze stets in ausreichender Menge und großer Auswahl vorhanden. Die Verproviantirung eines Schiffes auf beliebig lange Zeit unterliegt hier nie der geringsten Schwierigkeit. Bei Auswahl und Übernahme der einzelnen Artikel wird besondere Sorgfalt empfohlen. Der Commandant der Zrinyi nannte lobend unter den vielen Firmen, welche sich in Port Saïd mit der Verproviantirung von Schiffen befassen, jene von Albert Cohn und die Firma Slawik, welch letztere seitens mehrerer Schiffahrtsgesellschaften die Lieferung aller Proviantartikel im Contractwege übertragen worden ist.

Für die currenten Zahlungen in Port Saïd sind am besten Napoleonsd'or zu verwenden. Die Preisbezeichnungen geschehen hier überall, auch in den von Eingeborenen betriebenen Zweigen des Kleinhandels, in *Francs, Sous* und *Centimes*. Französisches und englisches Geld überhaupt wird ohne Coursverluste angenommen, während das griechische als minderwertig angesehen wird. Bezüglich des in Verwendung kommenden Kleingeldes muss auf den Umstand geachtet werden, dass die egyptischen Münzen den türkischen sehr ähnlich sind, die ersteren aber, als aus Nickel geprägt, einen viel geringeren Wert haben[1]. Die Detailhändler, welche mit den Schiffsmannschaften zur Deckung der kleinen Bedürfnisse der letzteren in Verbindung treten, ziehen aus diesem Umstande gerne unreellen Gewinn, sofern die Mannschaft nicht im vorhinein gewarnt wird.

Das Klima von Port Saïd unterscheidet sich nicht von jenem anderer Orte der gleichen klimatischen Region. Der geringe Regenfall beschränkt sich zumeist auf die Zeit des Herbstes; während des ganzen übrigen Jahres herrscht trockene Wärme, welche sich zur Sommerszeit oft zu unerträglicher Schwüle steigert. Die südlichen Wüstenwinde überwiegen gerade im Sommer an Häufig-

[1]) *Although a new coinage was introduced in 1886 by the Egyptian Governement* — schreibt Consul Burell — *it is not more popular here than the old coinage was...... Egyptian money is only used for payments at the Governement offices.*

keit und Stärke die Seebrisen, von welchen allein einige Erfrischung kommen kann. Gleichwohl ist der Gesundheitszustand der Einwohnerschaft ein befriedigender, was um so beachtenswerter ist, als die öffentlichen sanitären Maßregeln sehr viel zu wünschen übrig lassen.

Für die Aufnahme Erkrankter sind zwei Spitäler hier vorhanden. Das eine wird von der egyptischen Regierung erhalten und ist ziemlich umfangreich, indem es zur Aufnahme von 100 Kranken Raum bietet. Dieses Spital wird zumeist für die ärmere einheimische Bevölkerung benützt. Es ist zweckmäßigerweise aus kleineren Abtheilungen zusammengesetzt, und besitzt eine gänzlich abgesonderte Anlage für die Unterbringung und Behandlung von contagiös Kranken. Zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi waren in diesem Spitale 18 Männer, 9 Weiber und 6 Kinder in Behandlung.

Ein zweites, das englische Spital, ist in günstiger Lage an dem Meeresstrande erbaut. Es ist auf einem 2 *m* hohen Pfahlwerke in echt orientalischer Weise angelegt; der Besucher dieses Krankenhauses wird auf das angenehmste durch die allüberall herrschende peinlichste Reinlichkeit berührt. Dieses Spital wird auf Kosten der englischen Regierung erhalten, hat einen Belagraum von 18 Betten und dient vornehmlich für die Aufnahme erkrankter Mannschaften der hier passirenden englischen Schiffe. Doch werden gegen Erlag des mäßigen Betrages von 3 Shilling per Kopf und Tag, auch Kranke von nicht englischen Schiffen in Behandlung genommen. In beiden Spitälern wird übrigens der Dienst von englischen Ärzten versehen.

Die Entwicklung und stets zunehmende Bedeutung von Port Saïd zeigt sich unter anderem auch in der emsigen Thätigkeit, welche fortwährend zur Vervollkommnung der Hafenbauten entfaltet wird. Der Commandant der Zrinyi fand die Arbeiten an dem neuen, schon vor mehreren Jahren begonnenen Bassin an der afrikanischen Seite des Hafens sehr weit fortgeschritten, so dass die Vollendung des Bassins für das Jahr 1891 erwartet werden durfte. Von besonderem Interesse bei diesem Bau war die Verwendung von neuartigen Baggermaschinen, die das mühsame und zeitraubende Fortschaffen des zutage geförderten Grundmaterials — Sand und Schlamm — welches Material früher stets durch Lichterboote, Flöße, oder zu Lande mittels Karren und Waggons fortgebracht werden musste — in ingenieuser Weise vermeidet. Das geförderte Material wird nämlich über die Böschungen hinüber durch die Wirkung mächtiger pumpenartiger Schleuderapparate bis auf mehrere hunderte Meter Distanz gewissermaßen weggeblasen.

Das erwähnte neue Bassin wird eine Länge von 750 *m* und eine Breite von 200 *m* erhalten.

Nebst dem Bau dieses Bassins und den unausgesetzten Baggerungsarbeiten im Hafen, welche theils die Erhaltung der bereits gewonnenen Tiefen, theils die Schaffung größerer Tiefen bezwecken, ist unter den Hafenbauten, die eben zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi im Zuge waren, von besonderer Wichtigkeit die Anlage eines sogenannten Petroleum-Bassins. Es wird bekanntlich gegenwärtig getrachtet, in jedem Hafen von größerer Schiffsbewegung, zumal in solchen Häfen, wo, wie in Port Saïd, die Schiffe sehr enge aneinander vertäut werden müssen, separirte, gut geschützte Bassins für jene Schiffe anzulegen, welche mit Petroleum geladen sind. Ein solches Bassin soll nun Port Saïd auf der asiatischen Seite des Hafens erhalten. Das Bassin wird eine Länge von 110 *m* und eine Breite von 16 *m* (am Grunde) bekommen. Der Eingang des Bassins wird mit hängenden Platten aus Eisenblech abge-

Digitized by Google

schlossen, welche den Zweck haben, im Falle eines Brandes den flammenden Flüssigkeiten den Weg in den dicht mit Schiffen angefüllten Hafen abzusperren.

Port Saïd ist in allererster Linie als der Mittelmeerhafen des Suezcanals zu betrachten; aber es hat, eben durch diese Eigenschaft, so mannigfachen und ausgebreiteten Bedürfnissen zu genügen, dass auch seine locale Schiffahrts- und Handelsbewegung, welche erst mittelbar der Canalschiffahrt dienstbar oder umgekehrt durch diese letztere befruchtet wird, zu ansehnlichem Umfange angewachsen ist.

So ist z. B. die Anzahl der Schiffe, welche Port Saïd besuchen, ohne den Suezcanal zu durchschiffen, eine bei weitem größere, als man gemeiniglich anzunehmen geneigt wäre.

Die folgenden Daten mögen hierüber Orientirung bieten.

Im Jahre **1887** betrug die Zahl und der Tonnengehalt der in Port Saïd eingelaufenen und von da wieder, ohne den Canal passirt zu haben, ausgelaufenen Schiffe:

Eingelaufen 860 Schiffe mit 960 498 *t* Gsg.
Ausgelaufen 864 „ „ 964 681 „ „

Von ersterer Summe entfielen

801 Schiffe mit 943 026 *t* Gsg.

von der letzteren

807 „ „ 948 445 „ „

auf die Dampfschiffahrt; der Rest auf die Segelschiffahrt, mit Ausschluss der Fahrzeuge unter 100 *t* Gehalt. Von solchen Küstenfahrern segelten im Jahre 1887 769 mit 38 663 *t* Gsg. ein und 778 mit 40 011 *t* Gsg. aus. Diese Fahrzeuge gehörten beinahe durchweg der türkischen, griechischen und egyptischen Flagge an.

Unserer heimischen Flagge kam in dieser Schiffsbewegung die zweite Stelle zu. Beschränken wir uns auf die Zahl der eingelaufenen Schiffe, so sehen wir folgende Vertheilung:

England	427	Schiffe mit	552 719 *t*	Gsg.
		(ausschließlich Dampfer)		
Österreich-Ungarn	122	Schiffe mit	113 858 *t*	Gsg.
worunter	15	Segler „	6 765 „	„
Egypten..........	78	Schiffe „	51 212 „	„
worunter	2	Segler „	318 „	„
Frankreich.......	62	Schiffe „	97 130 „	„
		(ausschließlich Dampfer)		
Russland.........	62	Schiffe mit	60 761 *t*	Gsg.
worunter	1	Segler „	255 „	„
Türkei...........	43	Schiffe „	30 462 „	„
worunter	14	Segler „	2 532 „	„
Deutschland......	16	Schiffe „	16 397 „	„
		(ausschließlich Dampfer)		
Griechenland.....	26	Schiffe mit	12 336 *t*	Gsg.
worunter	17	Segler „	3 428 „	„
Italien..........	15	Schiffe „	15 255 „	„
worunter	10	Segler „	4 174 „	„
Andere Länder......	9	Dampfer „	10 368 „	„

Digitized by Google

Im Jahre **1888** betrug die Zahl der gleicher Art eingelaufenen Schiffe 807 mit einem Gesammt-Tonnengehalte von 917 538 *t*.

Hierin waren vertreten:

England	mit	470	Schiffen	von	554 260 *t*	Gsg.
			(durchwegs Dampfer)			
Österreich-Ungarn	mit	91	Schiffen	von	139 670 *t*	Gsg.
worunter		13	Segler	„	5 465 „	„
Frankreich	„	63	Dampfern	„	100 486 „	„ } keine Segler.
Russland	„	57	„	„	57 531 „	„ }
Egypten	„	55	„	„	51 327 „	„ }
Deutschland	„	26	„	„	28 054 „	„ }
Türkei	„	29	Schiffen	„	26 913 „	„
worunter		2	Segler	„	540 „	„
Italien	„	10	Schiffen	„	5 745 „	„
worunter		8	Segler	„	3 736 „	„
Holland	„	1	Dampfer	„	1 589 „	„
Griechenland	„	5	Seglern	„	1 963 „	„

Die Zahl der eingelaufenen Küstenfahrer unter 100 *t*, der türkischen, egyptischen und griechischen Flagge angehörend, betrug 548.

Über das Jahr **1889** stehen uns keine so detaillirten Daten zugebote, doch zeigen die Gesammtzahlen eine bedeutende Steigerung; der englische Consularbericht gibt 444 englische Dampfer, 297 nicht englische Dampfer (von welcher Schiffsgattung 396, d. i. um 100 mehr als im Vorjahre, mit Kohlenladungen), 32 Kriegsschiffe und nicht weniger als 987 Segler, außerdem noch 955 Küstenfahrzeuge unter 100 *t* an. Diese auffallend große Zahl von Seglern, welche, wie aus den folgenden detaillirten Aufstellungen für das Jahr 1890 hervorgeht, auf die türkische und die egyptische Flagge entfällt, lässt eher auf eine im Sinne größerer Vollständigkeit eingetretene Änderung in der Art der Registrirung als auf einen so plötzlichen Zuwachs in dem Besuche von Port Saïd durch heimische Segelschiffe schließen.

Für das Jahr **1890** werden die folgenden Daten gegeben:

Eingelaufen: 1906 Schiffe mit einem Gesammt-T.-G. von 1 112 317 *t*;
davon: 782 Dampfer mit 1 049 047 *t* Gsg.
und 1142 Segler „ 63 270 „ „

Hievon kamen auf:

England	451	Dampfer	mit	642 784 *t*	Gsg.
		(keine Segler)			
Österreich-Ungarn	83	Schiffe	mit	91 923 *t*	Gsg.
worunter	3	Segler	„	1 192 „	„
Frankreich	81	Schiffe	„	94 468 „	„
worunter	22	Segler	„	875 „	„
Russland	55	Schiffe	„	85 823 „	„
worunter	1	Segler	„	103 „	„
Egypten	578	Schiffe	„	81 954 „	„
worunter	515	Segler	„	32 137 „	„
Deutschland	33	Dampfer	„	44 313 „	„
		(keine Segler)			
Türkei	573	Schiffe	mit	43 351 *t*	Gsg.
worunter	552	Segler	„	22 599 „	„
Dänemark	3	Dampfer	„	3 266 „	„

Digitized by Google

Norwegen u. Schweden	3	„	„	3 555 *t* Gsg.
Spanien.............	1	„	„	1 046 „ „

(die letzteren drei Flaggen keine Segelschiffe).

Einer detaillirten Tabelle, welche die Kategorien der einzelnen hier summarisch wiedergegebenen Schiffe aufweist, entnehmen wir folgendes:

Unter den Dampfern waren Postschiffe:

Österreichisch-ungarische	55	von	62 383 *t*	Gsg.
Egyptische...............	51	„	48 429 „	„
Französische.............	52	„	87 078 „	„
Deutsche.................	26	„	28 066 „	„
Italienisches............	1	„	3 044 „	„
Russische................	52	„	78 760 „	„

Die 22 französischen Segelschiffe waren syrische, unter französischem Schutze stehende und die Jerusalemitaner Flagge führende Fahrzeuge. Dass in den Aufstellungen für 1887 und 1888, wie wir sie oben geben konnten, gar keine solchen französischen Segler, hier aber gleich 22 vorkommen, scheint für die Richtigkeit unserer Vermuthung zu sprechen, dass die Registrirung der — nicht mit der Suezcanal-Gesellschaft in Berührung tretenden — Schiffe, seitens des localen Hafenamtes in neuester Zeit eine vollständigere geworden ist.

Unter den Kriegsschiffen, welche Port Saïd besuchten, ohne den Canal zu passiren, figuriren 19 Engländer, 3 Franzosen, 6 Deutsche, 4 Griechen, 2 Russen, ferner 10 kleine egyptische Küstenkreuzer.

Die oben gegebenen Tonnengehalte sind nach den verschiedenen in den einzelnen Seestaaten üblichen Maßmethoden ausgedrückt.

Der unabhängigen, von der Suezcanal-Schiffahrt nur mittelbar beeinflussten Schiffahrtsbewegung von Port Saïd entspricht die Bewegung von Handelsgütern an diesem Platze, ganz abgesehen von dem enormen Transitverkehre, welcher durch die Schiffsladungen der den Canal passirenden Schiffe repräsentirt wird.

Von der großartigen Zufuhr an Steinkohle haben wir schon weiter oben zu sprechen Gelegenheit gehabt. Hier mögen nun noch einige Daten über die Ein- und Ausfuhr anderer Handelsgüter ihren Platz finden.

Nächst der Kohle ist einer der Haupthandelsartikel des Importes Petroleum. Bis zum Jahre 1886 wurde nach Port Saïd hauptsächlich amerikanisches Petroleum eingeführt; die hier aufgestapelten Mengen dieses Brennstoffes nehmen als Zuladung an Bord der vielen den Canal passirenden Schiffen ihren Weg nach den verschiedensten Richtungen.

Im Jahre 1885 waren 100 675 Kisten ausschließlich amerikanischen Petroleums eingeführt worden; im Jahre 1886 trat das russische Petroleum von Baku mit billigeren Preisen auf den Markt und von 165 145 nach Port Saïd zugeführten Kisten waren nur 65 071 Kisten amerikanischer, der Rest russischer Provenienz; im Jahre 1887 erfolgte ein Rückschlag, Amerika schien den Sieg davonzutragen: von 187 415 Kisten (22 270 mehr als im Vorjahre), waren 86 740 russisch, was einem Ausfall von 13 350 Kisten gleichkam; der Rest war, mit einer Mehrleistung von 45 600 Kisten, amerikanischer Herkunft. Im Jahre 1888 aber standen schon 226 270 Kisten russischen Petroleums gegen nur mehr 33 500 amerikanischen Productes und seither scheint das russische Übergewicht sich behauptet zu haben. Die mächtige Concurrenz des russischen gegen das amerikanische Petroleum ist übrigens nicht allein in

Digitized by Google

Port Saïd, sondern in gleicher Weise in Tunis, in Bombay und Ceylon in siegreichem Fortschritte begriffen.

Im Jahre 1890 wurden 109 102 Kisten, worunter 14 686 aus Amerika, im Jahre 1891 aber nur 16 441 Kisten, worunter 5376 aus Amerika, eingeführt. Der Rest kam aus Russland. Der plötzliche Ausfall der Einfuhrsmengen an Petroleum von 1890 auf 1891 in Port Saïd soll auf den Umstand zurückführbar sein, dass der Frachtsatz der egyptischen Eisenbahnen für diesen Artikel eine wesentliche Herabminderung erfuhr und deshalb Alexandrien das für den Verkauf in Egypten bestimmte Petroleum an sich ziehen konnte.

Nächst der Kohle und dem Petroleum spielen in der Einfuhr von Port Saïd die verschiedenen Baumaterialien, Maschinenbestandtheile u. s. w. für die Zwecke der Suezcanal-Gesellschaft, erstere auch wegen der vielen durch die stetige Erweiterung der Stadt bedingten Umbauten, eine große Rolle.

Die Werte der Einfuhren, sofern diese aus den Aufschreibungen des Zollhauses entnommen werden können, betrugen in Port Saïd — Transit, d. i. für die Abgabe an die den Canal befahrenden Schiffe bestimmte Kohle und Petroleum ausgeschlossen — im Jahre 1888 644 126 £ und im Jahre 1889 503 292 £.

Die größeren Posten, aus denen sich diese Wertsummen ergeben, sind die folgenden:

	1888	1889
Metalle und Metallgegenstände	215 764 £	59 651 £
Geistige Getränke und Öle	92 076 „	104 375 „
Cerealien, Mehl und Gemüse......	54 342 „	63 520 „
Textilwaren	54 073 „	45 104 „
Holz und Kohle................	86 916 „	100 462 „
Steine, Erde, Glas und Krystall ...	19 098 „	22 160 „
Thiere und animalische Producte ..	26 489 „	19 329 „
Felle und Häute	10 326 „	7 777 „
Federn, Fette	3 263 „	3 915 „
Hadern, Papier, Bücher	5 258 „	4 341 „
Chemische Producte............	9 948 „	8 517 „
Färbereiwaren	3 408 „	3 552 „
Colonialwaren und Droguen	16 585 „	16 467 „
Tabak	7 716 „	3 886 „

Die Ausfuhren von Port Saïd erreichen dem Werte nach kaum den zehnten Theil der Werte der Einfuhren; auch hier muss erinnert werden, dass die beiden Hauptartikel, Kohle und Petroleum, unter den Begriff der Transitwaren eingereiht sind. Die meisten Ausfuhren sind eigentlich Reexport, mit Ausnahme von Baumwolle und Baumwollsamen, welche als egyptisches Product einen wirklichen Ausfuhrgegenstand darstellen.

An Baumwolle wurden ausgeführt:

Im Jahre	1885	2561	Ballen im Werte von	4 285 000 Piastern
„ „	1886	7316	„ „ „ „	11 303 000 „
„ „	1887	6720	„	?
„ „	1888	1583	„	?

für 1890 und 1891 fehlen die Daten.

Baumwollsamen:

1886 13 228 Säcke im Werte von etwa 8000 £

1887 scheint keine Ausfuhr in diesem Artikel stattgefunden zu haben

1888 3306 Säcke im Werte von ?

Digitized by Google

Der Gesammtwert der Ausfuhren wird für das Jahr 1888 mit 39 296 £, für 1889 mit 42 351 £ angegeben.

Die größeren Posten waren:

	1888	1889
Textilwaren	29 251 £	28 539 £
Thiere und animalische Producte	2 335 „	2 205 „
Häute und Felle	1 236 „	1 961 „
Cerealien, Mehl und Gemüse ...	1 410 „	581 „
Metalle und Metallarbeiten	1 699 „	5 788 „
Färbereiwaren	647 „	434 „

Zrinyi befand sich vom 13. bis zum 16. Mai im Hafen von Port Saïd. Der Schiffscommandant machte während dieser Zeit die üblichen Etikettsbesuche bei den im Orte weilenden Würdenträgern. Es waren dies der egyptische Contre-Admiral Privileggio Pascha, ein Österreicher von Geburt, und der feingebildete, der französischen Sprache vollständig mächtige und ganz nach abendländischen Sitten lebende Gouverneur Ibrahim Pascha Rouchdy. Der Gouverneur gab seinen Sympathien für unsere Monarchie den wärmsten und unverhohlensten Ausdruck; selbstverständlich war der egyptische Contre-Admiral innigst erfreut, sich mit den Schiffsangohörigen der Zrinyi in seiner Muttersprache unterhalten und von der alten Heimat erzählen lassen zu können. Beide Würdenträger überboten sich in Aufmerksamkeiten gegen den k. u. k. Schiffscommandanten und den Stab der Corvette.

Der k. u. k. Consul, Ritter von Goracucchi, war während des ganzen Aufenthaltes der Zrinyi eifrigst bestrebt, dem Commandanten und dem Schiffsstabe in allem fördernd an die Hand zu gehen. Gegenseitige Einladungen brachten das sympathischeste Verhältnis zum Ausdruck.

Der Schiffsstab benützte den Aufenthalt der Zrinyi in Port Saïd, um bei Gelegenheit des Besuches der Stadt — die nicht allzuviel des Interessanten bietet — jene Einkäufe zu machen, die durch die bevorstehende Reise nach tropischen Regionen erforderlich wurden. Man versah sich mit den helmartigen Tropenhüten, mit Sonnenschirmen, Badezeug u. dergl., und richtete in den Messen, Kajüten, sowie in dem Schiffsspitale die sogenannten *Punkahs* ein, nämlich jene großen hängenden Fächer ostindischer Herkunft, welche bei großer Hitze so sehr dazu beitragen, durch künstlich hervorgerufene Bewegung der Luft die Existenz in geschlossenen oder halbgeschlossenen Räumen etwas erträglicher zu gestalten. An eigentlicher Unterhaltung oder Zerstreuung bot der Landbesuch nicht viel; man fand sich in den besseren *Café Chantants* ein, beobachtete da — nicht ohne stille Schadenfreude — die Wirkung, welche die mehr oder minder gewagten Aufführungen auf ahnungslos in diese Locale hineingerathene Damen — Passagiere von kohlenden Dampfern — machten; man watete dann durch tiefen Sand nach der Araberstadt hinüber, wo es eine orientalische *Fantasia* zu sehen gab; man fand, dass die Reizungen, welche in den *Chantants* geboten worden waren, doch noch immerhin etwas weniger Ekel erregten als die „Genüsse des märchenhaften Orients“, welche durch die *Fantasia* veranschaulicht wurden; man kehrte daher in das *Chantant* zurück und sah, dass die Damen, welche man dort ihrem Geschicke überlassen hatte, tapfer ausgeharrt hatten. Die Wahl war eben für sie eine schwere gewesen: die Kunstgenüsse des Eldorados, der Sand und Staub in den Straßen, oder — die mit Kohlenstaub gewürzte Existenz an Bord ihres Schiffes!

Digitized by Google

Bis vor kurzem hatte Port Saïd den wenig beneidenswerten Ruf, jener Ort zu sein, wo die meisten öffentlichen Spielhöllen sich auf dem engsten Raume zusammendrängten. So ziemlich jeder Durchreisende zahlte — wenn auch nur aus Neugier — hier seinen Tribut; besonders aber die armen Matrosen und Heizer büßten hier oft den sauer genug erworbenen Lohn von vielmonatlicher schwerer Arbeit und von Gefahr für Leben und Gesundheit ein. In jüngster Zeit hat die Regierung den öffentlichen Spielhäusern das Handwerk gelegt, aber es scheint, dass die geheimen Spielhöllen um so emsiger thätig sind [1]) und es wird wohl auch an „ortskundigen" Dienstbeflissenen nicht fehlen, welche den Freunden des Spieles den Weg zeigen zu den grünen Tischen, auf welchen jeder Einsatz willkommen ist.

Am 15. waren die Kohlen und sonstigen Vorräthe an Bord der Corvette vollständig ergänzt; man hatte für die bevorstehende Fahrt durch das Rothe Meer reichlich lebenden Proviant eingeschifft; 5 Ochsen, 6 Schafe, 2 Schweine und 1 Spanferkel führte ihr Schicksal an Bord der Zrinyi.

Nachdem schon seit mehreren Jahren der Betrieb im Suezcanal auch bei Nacht stattfindet, vorausgesetzt, dass das Schiff mit einem elektrischen Beleuchtungsapparate versehen ist, ließ der Commandant einen solchen Apparat an Bord nehmen, um für alle Fälle in der Lage zu sein, die Canalpassage in der möglichst kurzen Zeitfrist vollführen zu können. Dieser Apparat wurde von der Firma Barini mietweise um den Preis von 10 £ überlassen.

Auf Grund des an Bord der Zrinyi ausgestellten Aichungsprotokolles hatte die Corvette für die Passage des Canals die Summe von 4147 Francs Gold zu entrichten.

Im Suezcanal. Das Verlassen des Vertäuungsplatzes in Port Saïd und der Antritt der Canalpassage war vom Schiffscommandanten für 6 Uhr morgens anberaumt worden; ein als entgegenkommend signalisirter portugiesischer Dampfer wurde aber zur Veranlassung, dass die Fahrt erst um 8 Uhr morgens angetreten werden konnte. Den für die Canalpassage bestehenden Reglements entsprechend, waren die Seitenboote hoch aufgetoppt, die Raaen scharf angebrast und der Klüverbaum eingeholt worden. Der Canallootse übernahm die Führung und bis zu den Bitterseen gieng die Fahrt ohne jeden Aufenthalt mit einer durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von $5^1/_2$ Meilen vor sich. Bei dem Kilometer 34 passirte man das portugiesische Kanonenboot Sado [2]), welches, in der dortigen Ausweichstelle vertäut, das Passiren der Zrinyi abwartete. Um 4 Uhr nachmittags erreichte man den Timsah-See, wo gestoppt wurde, um den bisherigen Lootsen auszuschiffen und den anderen Lootsen an Bord zu nehmen, welchem die Führung des Schiffes durch die südliche Hälfte des Canals zukam. Der Timsah-See wurde hierauf mit voller Kraft fahrend passirt und die Ein-

[1]) .... *it is stated that secred gambling places have increased, and are so carefully guarded by the sentries of the proprietors, and the gambling rooms so quickly transformed into the semblance of innocent recreation rooms, that the police cannot obtain evidence to convict the proprietors.* (Consul W. Palfrey Burrell an den Marquis v. Salisbury 3. Februar 1891.)

[2]) Kanonenboot Sado: 645*t*, 500 *ind. e.* 45,4 *m* lang, 8,6 *m* breit, 3,4 *m* mittlerer Tiefgang. Ein Stück 17,7 *cm*- und vier Stück 12,7 *cm*-Armstrong-Vorderlader. 1875 nach dem Compositesystem erbaut, 11 Meilen Geschwindigkeit.

Digitized by Google

mündung in den mittleren Theil des Canals um 4 Uhr 45 Minuten erreicht. Zehn Minuten nach 6 Uhr befand sich die Corvette an der Einmündung zu dem nördlichen der Bitterseen und steuerte nun, wieder von der vollen Maschinenkraft Gebrauch machend, der südöstlichen Ausfahrt dieses Sees zu. Man erreichte diese Ausfahrt um 7 Uhr 20 Minuten abends, fand aber hier das Haltsignal vor, welches die Fortsetzung der Fahrt vorläufig einstellte. Es wurde demnach mit dem Backbordanker und kurzem Ausstiche geankert; man erfuhr, dass eine portugiesische Corvette auf den Grund gerathen war und aus dieser Ursache die Fahrtstrecke verlegt sei. Eine große Anzahl elektrischer Lichter wurde nach und nach im Südcanal sichtbar; man durfte daraus schließen, dass ziemlich viele Schiffe im Begriffe standen, den Canal mit Gegencurs zu befahren; bei der nahmhaften Distanz, welche reglementsmäßig zwischen den einzelnen Schiffen eingehalten werden muss, bedeutete dies voraussichtlich einen größeren Aufenthalt für Zrinyi und der Commandant gab deshalb den Befehl, die Kesselfeuer zurückzuschieben. In der That wurde die Passage für unsere Corvette erst um $3^1/_2$ Uhr morgens endgiltig frei. Das auf den Grund gerathen gewesene portugiesische Schiff war zwar schon kurz nach Mitternacht flott geworden und hatte bald darauf in der Nähe der Zrinyi im Bittersee geankert. (Man konnte trotz Zuhilfenahme des elektrischen Projectors dessen Namen nicht ablesen.) Aber die Wegräumung des Vertäuungsmaterials von der Strandungsstelle verzögerte die Freigebung der Canalstrecke noch bis $3^1/_2$ Uhr morgens. Bis zu dieser Zeit hatten sich — ein sprechendes Beispiel für die lebhafte Benützung, der sich der Canal gegenwärtig auch zur Nachtzeit erfreut — nicht weniger als vier große Handelsdampfer, die der Zrinyi nachgefolgt waren, in der Nähe dieses Schiffes verankert.

Bei der *Gare Guillaume* passirte die Zrinyi den italienischen Dampfer Scrivia, welcher mit einem Truppentransporte aus Massauah kam, und ferners noch den holländischen Dampfer Sumatra, ebenfalls mit vielen Truppen an Bord

Um $8^1/_2$ Uhr morgens war die Canalpassage beendigt.

Der elektrische Beleuchtnngsapparat, welcher infolge des gezwungenen nächtlichen Aufenthaltes in dem Bittersee, allerdings nur durch kürzere Zeit als projectirt gewesen, in Verwendung getreten war, hatte in jeder Richtung vollständig befriedigt. Der Commandant der Zrinyi bemerkt, dass er sich trotz der kurzen Zeit, während welcher sein Schiff bei gänzlicher Dunkelheit unter Benützung des elektrischen Apparates im Canal fuhr, doch zu dem Ausspruche vollständig berechtigt erachte, dass die Nachtfahrt im Suezcanal in keiner Weise mehr oder andere Schwierigkeiten biete als die Tagfahrt; ja er constatirt, es sei ihm von Seite der Lootsen die Mittheilung gemacht worden, dass die meisten Handelsdampfer der Fahrt bei Nacht den Vorzug vor der Tagfahrt geben[1]). Die Kosten von 10 £ für die Miete eines solchen elektrischen Apparates, wie Zrinyi ihn an Bord genommen hatte, sind als sehr mäßig zu betrachten; außerdem kann gesagt werden, dass gegenwärtig wohl die meisten der großen oceanischen Dampfer, sowie beinahe alle größeren

[1]) Im englischen Consulatsbericht pro 1886 finden wir folgende Bemerkung: *As regards the transit of the Suez Canal by night, it may be added that practically steamers travel with greater facility by night in the Canal than by day; this, of course, arises chiefly from there being fewer steamers moving on theyr way, but also in great measure from the fact that the nights in Egypt are generally calm, and ships are consequently more easily steered.*

Kriegsschiffe ohnehin mit eigenen elektrischen Beleuchtungsapparaten ausgerüstet sind.

Die Nachtfahrten im Canal wurden von Seite der Suezcanal-Gesellschaft zuerst (im Jahre 1885) den Schiffen der englischen *Peninsular and Oriental Company* probeweise, bald darauf auch den Schiffen der *Messageries Maritimes*, sowie anderer die Post besorgenden Gesellschaften und fallweise anderen Schiffen gestattet. Die Zulassung aller Fahrzenge zur Nachtfahrt, unter Voraussetzung der Erfüllung bestimmter Bedingungen rücksichtlich der elektrischen Beleuchtung, datirt erst vom 1. März 1887.

Wie sehr die Nachtfahrt mit Zuhilfenahme elektrischen Lichtes in Zunahme begriffen und wie groß die Quote ist, welche von den im Canal transitirenden Schiffen auf solche entfällt, welche auch die Nacht für ihre Fahrten benützen, erhellt (rücksichtlich des letztangedeuteten Verhältnisses durch Vergleichung mit den weiter unten folgenden Daten über die Gesammtfrequenz im Canal) aus den folgenden Angaben, die wir dem englischen Consularberichte über das Jahr 1890 entnehmen.

Es durchfuhren den Canal seit der Zulassung der Nachtfahrten mit Hilfe des elektrischen Lichtes bei Nacht:

Im Monate	1887	1888	1889	1890
Jänner	13	86	207	242
Februar......	12	99	186	232
März........	15	110	221	237
April........	19	128	240	249
Mai.........	19	139	190	245
Juni	25	116	193	214
Juli.........	27	135	216	242
August	35	140	186	209
September....	45	140	185	219
October......	49	167	208	243
November	63	173	203	228
December	73	173	210	276
Im ganzen ...	395	1611	2445	2836

Wir sehen, dass die Zunahme beinahe ununterbrochen von Monat zu Monat im Fortschreiten ist.

Über die Construction und Installirung der zur mietweisen Überlassung verfügbaren elektrischen Beleuchtungsapparate gibt der Commandant der Zrinyi die folgenden Daten. Die Maschine ist eine Turbo-Maschine, von etwa der doppelten Größe der auf unseren Torpedobooten installirten Maschinen; man stellt dieselbe auf Deck an irgend einem passenden Orte auf. Zur Heizung derselben benützt man am besten den Kessel einer Dampfbarkasse, wie dies auch an Bord der Zrinyi geschah. Die Rohre, welche nothwendig sind, um den Dampf von dem Bootskessel zu der elektrischen Maschine zu leiten, werden ebenfalls leihweise beigestellt. Der Projector entspricht in seiner Größe etwa den Projectoren des in der k. u. k. Kriegsmarine eingeführten Typs *C*. Man bringt den Projector an dem Schiffsbug unter dem Bugspriet so nahe als möglich an der Wasserfläche an. Er befindet sich in einem Kasten, der zugleich die Aufnahme eines Mannes ermöglicht, welcher den Projector zu bedienen hat. Außerdem wird an der Steuerbordnock der Großraa eine elektrische Bogenlampe installirt, die für die Beleuchtung von gewissen Boyen in Verwendung

zu treten hat, welche von dem Schiffe auf sehr nahe Distanz passirt werden müssen.

Die gegenwärtig für den Betrieb des Suezcanals in Kraft stehenden Reglements bestimmen, dass zwischen den Schiffen einer einfahrenden Colonne eine Distanz von einer Seemeile von Schiff zu Schiff einzuhalten ist und die Fahrtgeschwindigkeit nicht über 5 Seemeilen zu betragen hat. Von letzterer Bestimmung wird aber auf günstigen Strecken und namentlich in den Seen zeitweilig abgegangen; der Zrinyi z. B. wurden mehrfach Geschwindigkeiten bis zu sechs Knoten gestattet. In der Nähe der im Canal befindlichen Flottanten, wie z. B. Baggermaschinen, schwimmende Wohnhäuser der Canalbeamten u. s. w., muss ganz langsam gefahren werden (ähnliche Bestimmungen existiren bekanntlich auch bei der Flusschiffahrt), um zu vermeiden, dass der Schwall des von dem schnellfahrenden Schiffe aufgewühlten Wassers diese Flottanten von ihren Vertäuungen losreiße, oder deren oft sehr niederen Freibord überschwemme.

Der Betrieb des Suezcanals lässt in Bezug auf die Zeit, welche für das Durchfahren des Canals nothwendig wird, einen wesentlichen Fortschritt erkennen. Man notirt von Seite der gesellschaftlichen Organe sorgfältig die einzelnen Durchfahrtszeiten und die berechneten Mittelwerte zeigen eine jährliche Abnahme. In erster Linie wirkt hier mit, dass der größte Theil der Schiffe nicht mehr zum Verluste von Nachtstunden gezwungen ist, dann aber auch, dass der immer vollkommener werdende Betrieb den Zeitverlusten durch Strandungen, zu langes Verweilen in den Ausweichstellen u. s. w. entgegenzuwirken vermag.

Die Mittelwerte der Durchfahrtszeiten aller transitirt habenden Schiffe betrugen:

Im Jahre	1887	33	Stunden	58	Minuten
"	1888	31	"	15	"
"	1889	25	"	50	"
"	1890	24	"	6	"

Berechnet man die analogen Mittelwerte für jene Schiffe allein, welche das elektrische Licht zuhilfe nahmen, so ergibt sich:

Im Jahre	1888	22	Stunden	26	Minuten
"	1889	22	"	30	"
"	1890	22	"	9	"

Als kürzeste Durchfahrtszeiten notirte man:

Im Jahre	1887	15	Stunden	5	Minuten
"	1888	14	"	55	"
"	1889	14	"	45	"
"	1890	14	"	15	"

Diese Zeitminima wurden von Schiffen erreicht, welche die für den Canal normirten Schiffsgeschwindigkeiten von 10 *km* pro Stunde oder nahezu 5 Seemeilen (mit Ausnahme der Strecken in den Seen) einzuhalten hatten; die Gordon-Benett'sche Dampfjacht Namonna aber, welcher man eine größere Fahrtgeschwindigkeit ausnahmsweise gestattete, passirte den Canal im Jahre 1886 in der Zeit von 13 Stunden 53 Minuten.

Die Aufschreibungen über die den Suezcanal benützenden Schiffe zeigen, dass immer größere und größere Fahrzeuge die Canalfahrt unternehmen. Die vorkommenden Maximal-Tauchungen sind im Zunehmen, und schon dieser Umstand allein weist auf die Nothwendigkeit, die Projecte der Vertiefung und Erweiterung des Canals mit einiger Beschleunigung zur Ausführung zu bringen.

Digitized by Google

Ein Tiefgang von 7,5 *m* ist das durch die Reglements auf Grund der jetzigen Beschaffenheit des Canals festgesetzte Maximum. Im Jahre 1875 passirte kein einziges Schiff mit einem Tiefgange zwischen 7,41 *m* und 7,50 *m* den Canal; im Jahre 1885 zählte man 114 solche Schiffe. Die Maximaltauchung von 7,5 *m* erreichte im Jahre 1886 kein Schiff; im Jahre 1887 passirten schon KNIGHT EARANT und CARTHAGE, im Jahre 1888 IDOR den Canal mit der Maximaltauchung. Im Jahre 1885 passirten 698 Schiffe, im Jahre 1880 erst 171 Schiffe von Tauchungen über 7 *m* den Canal. Die Fälle sind nicht allzuselten, dass große, tiefgehende Schiffe, um die Maximaltauchung von 7,5 *m* nicht zu erreichen oder gar zu überschreiten, die Ergänzung ihres Kohlenvorrathes nicht vor dem Eintritt in den Canal, sondern erst nach Durchfahrung desselben ergänzen — immer ein nachtheilbringender Zeitverlust.

Fregattenkapitän Khittel spricht sich in seinen Berichten auf Grund der gemachten Wahrnehmungen in der lobendsten Weise sowohl über alle Einrichtungen des Dienstbetriebes als auch über die technische Instandhaltung am Suezcanal aus. Der genannte Schiffscommandant bemerkt in letzterer Richtung, dass die Steinverkleidungen an beiden Ufern schon beinahe auf der ganzen Canalstrecke beendigt sind und sich überall in sehr gutem Zustande befinden. Zahlreiche gigantische Baggermaschinen arbeiten unausgesetzt an den verschiedensten Punkten im Canal, in den Häfen und Vorhäfen; an dem westlichen Ufer des Canals sind die Seemeilen, an dem anderen Ufer die Kilometer durch Tafeln mit Aufschriften markirt; die Ausweichstellen *(gares)* befinden sich in dem besten Zustande. Bei der *Gare Chalouf* ist ein tiefer Einschnitt in dem westlichen Uferdamme als die Stelle kenntlich, an welcher Arabi Pascha im Jahre 1882 den Versuch machte, den Suezcanal durch Einleitung der Wässer des Süßwassercanals zu verschlammen und mit der Zeit unbrauchbar werden zu lassen. Dieses Vorhaben wurde von den Engländern zunichte gemacht, indem dieselben zuerst die arabischen Truppen durch Mitrailleusenfeuer vertrieben, hierauf 2000 Mann damit beschäftigten, die beschädigte Stelle mittels Sandsäcken zu verstopfen.

Die hauptsächlichsten gegenwärtigen Arbeiten im Canal bestehen in der Abflachung der noch hie und da bestehenden zu scharfen Curven, in der fortgesetzten Baggerung an dem östlichen Ufer des Canals, welches der Versandung mehr ausgesetzt zu sein scheint als das andere Ufer; dann aus den Arbeiten, welche zur Durchführung der beschlossenen Verbreiterung des Canals erforderlich sind. Die Erweiterung der Bodenfläche des Canals von 22 auf 37 *m*[1]) wurde zu Ende des Jahres 1889 von Port Saïd bis *Ras el Ech*, d. i. bis zum Kilometer 14 beendigt. Auch die schwierigen und kostspieligen Arbeiten zur Verbreiterung des Fahr- und Manöverraumes in der felsigen Partie bei *Chalouf*, dann zur Abflachung der Curven bei *Tussum* und bei *El Guisr*, welche Curven von den Halbmessern von 2000 und 2157 *m* auf solche von 2500 und 2600 *m* gebracht werden sollen, weisen namhafte Fortschritte auf. Ausdrücklich bemerkt der Commandant der ZRINYI, dass die Betonnung in dem ganzen Bereiche des Canals und der Canalhäfen eine sehr zweckmäßige und vollkommen in Stand gehaltene sei, wonach die in diesem Sinne ungünstig lautenden Berichte, auf welche die Notiz der Hydrographischen Nachrichten vor

---

[1]) Siehe über die bezüglichen Projecte: Reise der FRUNDSBERG 1885/86, Seite 19 u. 20

einer Reihe von Jahren (K. f. S. 48/973 — 1887) basirte, richtigzustellen wären.

Während des letzten Decenniums haben den Suezcanal passirt:

Im Jahre	1881	2727	Schiffe
„ „	1882	3198	„
„ „	1883	3307	„
„ „	1884	3264	„
„ „	1885	3624	„
„ „	1886	3100	„
„ „	1887	3137	„
„ „	1888	3440	„
„ „	1889	3425	„
„ „	1890	3389	„
„ „	1891	4207	„

Für den Zeitraum 1886—1890 stehen uns auch noch folgende, die Vertheilung nach Flaggen ersichtlich machende Daten zur Verfügung:

Flagge:	1886	1887	1888	1889		1890	
				Schiffe	Gesammt-Tonneng.	Schiffe	Gesammt-Tonneng.
Großbritannien.	2 331	2 331	2 619	2 612	5 358 072	2 505	4 628 901
Frankreich....	227	184	187	168	361 812	166	320 473
Niederlande ...	127	123	120	146	260 844	141	243 613
Deutschland...	161	159	163	193	285 676	274	500 116
Österreich-Ungarn...	**77**	**82**	**59**	**54**	**116 568**	**55**	**108 305**
Italien	69	138	146	103	187 095	89	145 352
Spanien	26	26	26	33	71 718	33	74 632
Norwegen und Schweden...	28	28	39	48	66 138	41	56 892
Russland	24	22	14	23	34 229	20	39 934
Türkei	6	19	39	48	66 138	20	17 527
Egypten......	4	5	10	8	4 425	—	—
Verein. Staaten v. Nordamerika	7	3	—	5	1 909	3	1 998
Japan	4	2	3	3	4 063	4	5 789
China........	—	7	7	1	1 007	—	—
Portugal	5	7	7	3	805	7	4 729
Belgien	1	1	—	2	2 212	—	—
Dänemark	1	—	1	1	846	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	1	2 010
Griechenland ..	—	—	—	—	—	3	1 853
Samos	2	—	—	—	—	—	—
Siam	—	—	—	—	—	1	108
Sandwich-Inseln	—	—	1	—	—	—	—
Im ganzen....	3 100	3 137	3 440	3 425	6 783 337	3 363	6 142 232

Über den Passagierverkehr im Suezcanal gibt der englische Consularbericht pro 1891 interessante detaillirte Zahlenangaben. Es haben im Jahre 1891 im ganzen 198 126 Personen als Passagiere den Suezcanal durchfahren. Hievon kamen 113 067 von Port Saïd, 85 059 von Suez.

Digitized by Google

Die nachstehende Tabelle specificirt des näheren die Canal-Schiffahrts- und der Fahrtrichtung, das ist ob von Port

Flagge	Handelsdampfer				Postdampfer			
	Zahl		Tonnengehalt [1])		Zahl		Tonnengehalt [1])	
	von Port Saïd	von Suez	von Port Saïd	von Suez	von Port Saïd	von Suez	von Port Saïd	von Suez
Großbritannien ...	1081	1107	1 912 972	1 964 030	127	125	310 586	306 972
Deutschland	114	104	186 780	173 504	27	28	69 159	70 135
Frankreich	23	23	38 405	40 442	50	49	99 147	96 423
Niederlande	20	11	20 705	16 539	56	52	106 234	99 867
Italien...........	2	2	1 403	928	29	32	56 864	57 158
Österreich-Ungarn....	—	—	—	—	**24**	**27**	**49 324**	**53 166**
Spanien	2	—	593	—	13	13	32 411	31 586
Schweden und Norwegen	23	18	31 385	25 507	—	—	—	—
Russland.........	6	8	12 873	18 565	—	—	—	—
Ottomanisches Reich..........	11	8	10 576	6 709	—	—	—	—
Japan	2	—	2 118	—	—	—	—	—
Portugal	—	1	—	852	—	—	—	—
Brasilien	—	—	—	—	—	—	—	—
Vereinigte Saaten von Nordamerika	—	—	—	—	—	—	—	—
Griechenland	2	1	1 275	578	—	—	—	—
Siam	—	—	—	—	—	—	—	—
Summe	1286	1283	2 218 905	2 247 654	326	326	723 725	715 307
	2569		4 466 559		552		1 439 032	

[1]) Die Tonnengehalte sind die für die Canal-Passage in Betracht kommenden

[2]) Zu den Kriegsschiffen werden die Jachten, dann Transportschiffe und zu mili-

Bewegung im Laufe des Jahres 1890 nach der Gattung der Schiffe, Saïd oder von Suez in den Canal eingelaufen.

Kriegsschiffe ²)				Im ganzen			
Zahl		Tonnengehalt ¹)		Zahl		Tonnengehalt ¹)	
von Port Saïd	von Suez	von Port Saïd	von Suez	von Port Saïd	von Suez	von Port Saïd	von Suez
29	26	59 990	64 531	1237	1268	2 283 368	2 335 533
1	—	538	—	142	132	256 477	243 639
10	11	22 630	23 426	83	83	160 182	160 291
2	—	268	—	78	63	127 207	116 406
11	13	13 238	15 761	42	47	71 505	73 847
3	**1**	**5 293**	**522**	**27**	**28**	**54 617**	**53 088**
4	1	6 700	3 342	19	14	39 704	34 928
—	—	—	—	23	18	31 385	25 507
4	2	6 872	1 624	10	10	19 745	20 189
—	1	—	242	11	9	10 576	6 951
—	2	—	3 671	2	2	2 118	3 671
3	3	1 846	2 031	3	4	1 846	2 883
—	1	—	2 010	—	1	—	2 010
2	1	1 683	315	2	1	1 683	315
—	—	—	—	2	1	1 275	578
1	—	108	—	1	—	108	—
70	72	119 166	117 475	1682	1681	3 061 796	3 080 436
142		236 641		3363		6 142 232	

Netto-Tonnengehalte.
tärischen Zwecken gemietete Handelsdampfer gerechnet.

Digitized by Google

93 780 unter den 198 126 Gesammtpassagieren d. J. 1891 waren **Soldaten**, und zwar kamen 53 874 von Port Saïd, 39 906 von Suez aus in den Canal.

Die transportirten Soldaten gehörten nachstehenden Ländern an:

	Port Saïd-Suez	Suez-Port Saïd
England	17 661	18 713
Holland	1 855	1 126
Frankreich	10 291	10 755
Deutschland	114	160
Italien	2 171	3 650
Japan	—	257
Türkei	17 540	1 980
Portugal	991	485
Russland	2 242	2 061
Spanien	1 009	719

Die Bemannungen von Kriegsschiffen sind hier natürlich **nicht** eingerechnet. Diese Zahlen beziehen sich nur auf militärische **Passagiere**.

Der steigenden Canalfreqnenz entspricht die Steigerung in den **Einnahmen der Gesellschaft**, welche Einnahmen sich von 1869—1889 auf folgende Summen beliefen, und zwar:

Im Jahre 1869	54 460	Francs
„ „ 1870	5 159 327	„
„ „ 1871	8 993 732	„
„ „ 1872	16 407 591	„
„ „ 1873	22 897 319	„
„ „ 1874	24 859 383	„
„ „ 1875	28 886 302	„
„ „ 1876	29 974 998	„
„ „ 1877	32 774 344	„
„ „ 1878	31 098 229	„
„ „ 1879	29 686 060	„
„ „ 1880	39 840 487	„
„ „ 1881	51 274 352	„
„ „ 1882	60 545 882	„
„ „ 1883	65 847 812	„
„ „ 1884	62 378 115	„
„ „ 1885	62 207 439	„
„ „ 1886	56 527 390	„
„ „ 1887	57 862 370	„
„ „ 1888	64 832 273	„
„ „ 1889	66 167 579	„

Suez und Port Ibrahim. Einen eigenthümlichen Gegensatz zu dem stetigen Aufschwunge von **Port Saïd** bildet der eben so stetige, in die Augen springende Niedergang des Ortes, nach welchem der Isthmus und der durch den Isthmus führende Schiffahrtscanal benannt worden sind. Die Canaltrace führt eben nicht unmittelbar an **Suez** vorbei, und für die Bedürfnisse der Schiffe, welche vom Süden kommen — Bedürfnisse, die aber stets nur auf das für die Passirung des Canals absolut Erforderliche beschränkt werden, da man ja die Station Port Saïd noch vor sich hat, wo für alles auf das beste und reichlichste vorgesorgt ist — beginnt an Stelle von Suez ein anderer Ort zu

sorgen, welcher sich unmittelbar an dem Canal zu entwickeln beginnt. Es ist dies Port Ibrahim.

Die Stadt Suez liegt in einer sumpfigen Wüstenebene, ist etwa drei Meilen von der Canaltrace entfernt und steht mit dem großen Canal durch einen sehr schlecht erhaltenen Seitencanal, dann aber auch durch einen Damm in Verbindung, welcher eine doppelgeleisige Eisenbahn und eine Fahrstraße trägt. Dieser Damm besitzt keine besondere Festigkeit und es kann der Betrieb der auf demselben führenden Eisenbahn nur für den Transport von Personen und leichteren Frachtgütern nutzbar gemacht werden.

Man braucht sich keineswegs allzusehr mit dem Durcharbeiten von vergleichend statistischen Daten zu bemühen, um von dem Niedergange von Suez die Überzeugung zu gewinnen; der äußere Anblick des Ortes ist in dieser Richtung schon belehrend genug. Die Häuser sind durchwegs aus zusammengebackenen Wüstensandsteinen, welche nur nothdürftig durch Holzsparren zusammengehalten werden, erbaut; überall bröckeln die Mauern in größeren oder kleineren Stücken ab und es bieten fast alle diese schmutziggrauen Häuser den Anblick von Ruinen. In den engen und unreinen Straßen[1]) spielt sich, trotz der verhältnismäßig nicht eben geringen Einwohnerzahl, nicht das gewohnte lebhafte und geräuschvolle Leben der Orte des Orients ab; Armuth und Krankheiten, die Hauptursachen des gegenwärtig so herabgekommenen Zustandes der Einwohnerschaft, sind überall sichtbar, in allem bemerklich. Unter den vorherrschenden Krankheiten ist das durch die sumpfige Natur der Umgebung hervorgerufene Fieber an erster Stelle zu nennen; von der bösartigen egyptischen Augenkrankheit, für deren Verbreitung zahllose Fliegen sorgen, ist beinahe gar kein Einwohner frei.

In dem stark versandeten Canal, auf welchem man von dem Suezcanal und Port Ibrahim her nach Suez gelangt, liegt außer wenigen der landesüblichen Schebecken und *Dahabiés* auch ein alter eiserner Kriegsdampfer. Dieser sonderbare Vertreter der egyptischen Seekriegsmacht ist an einer Stelle vertäut, an welcher er während der Dauer jeder Ebbe vollständig auf dem Grunde festsitzt, worauf sich die wiederkehrende Flut der Mühe unterzieht, ihn wieder flott zu bringen. Aber es weiß der wohlthätigen Flut niemand Dank dafür, denn das Schiff ist vollständig unbewohnt. Was an Tauwerk u. dgl. noch nicht gestohlen worden ist, hängt in größter Unordnung durcheinander, und das ganze Schiff bildet, wie dies Fregattenkapitän Khittel treffend ausdrückt, „eine zu der Stadt vollständig passende Staffage".

Die früher erwähnte, nur localen Zwecken dienende Eisenbahn findet in Suez eine Fortsetzung in einer normalspurigen Bahn, welche Suez mit Ismaïla und dem ganzen egyptischen Bahnnetze in Verbindung bringt. Diese Bahn macht zwar einen ziemlichen trostlosen Eindruck, was die Instandhaltung ihres Materials anbetrifft; doch ist sie gänzlich nach europäischer Manier eingerichtet und entsendet täglich zwei Züge in jeder Richtung. Von Suez nach Ismaïla findet die Abfahrt dieser Züge um 10 Uhr vormittags und um 10 Uhr abends statt.

---

[1]) Im englischen Consularberichte über das Jahr 1889 heißt es: „*The streets of Suez are quit neglected, and are a disgrace for the town; no attempt is made either to level or repair them; in the winter time, when the rain falls, they are quite impassable; the bazaars, too, are very dirty. The streets at night are not lighted, and even outside the „Gouvernorat" not a single light is to be seen.*"

Die Localbahn zwischen Suez und Port Ibrahim hat stündlichen Verkehr.

Die Eisenbahn ist die einzige nennenswerte Communication, über welche Suez verfügt; von den zwei von hier aus führenden Karawanensaumpfaden führt der eine nördlich des Sinaigebirges nach Arabien und übersetzt den Suezcanal bei Kilometer 150 auf einer beweglichen Schiffbrücke. Dieser Karawanenweg wurde in früheren Zeiten viel von den Mekkapilgern benützt; jetzt ziehen sie aber die billigere und raschere Beförderung mittels Dampfer vor. Der andere Karawanenweg führt in der Richtung gegen Cairo; er wird aber seit dem Bestehen der Eisenbahn immer weniger und weniger benützt und dürfte bald gänzlich versanden und verschwinden.

Für den telegraphischen Verkehr sorgen auch hier die Linien des egyptischen Staatstelegraphen und jene der *Eastern Company*; zwei unterseeische Kabel, dieser letzteren Gesellschaft gehörend, führen von Suez aus, und zwar das eine nach Aden, das andere nach Bombay.

Die Post wird durch die Dampfer der großen Schiffahrtsgesellschaften, welche den Canal passiren, für Suez vermittelt; nach Ismaïla hat die Eisenbahn den Postdienst; von da nach Port Saïd besteht noch die Beförderung mittels Dampfbarkassen im Canal.

Die Ressourcen für die Schiffahrt sind in Suez, wie schon angedeutet, in allem und jedem sehr geringe; die für die nächtliche Canalpassage nöthigen elektrischen Beleuchtungsapparate sind aber auch hier von der Firma Bassin sowie von Worms & Co. zu haben. Die Verproviantirung mit Lebensmitteln soll hier viel theurer zu stehen kommen als in Port Saïd.

Ein ziemlich ansehnlicher Vorrath an Steinkohle ist übrigens hier immer vorfindlich. Wie in Port Saïd wird von der importirten Kohle nur 1% ad valorem Einfuhrszoll erhoben, sofern sie innerhalb 6 Monaten an Schiffe verkauft wird; nach dieser Zeit steigt der Zoll auf 8%. Im Jahre 1889 betrug die Menge der zugeführten Kohle 18 889 *t*, d. i. um nahe an 5000 *t* mehr als im Vorjahre.

Während Suez dem Schicksale immer weiteren Verfalles entgegenzugehen scheint, ist ein stetiger, wenn auch bisher nicht allzu rascher Aufschwung an dem neuentstandenen Canaluferorte Port Ibrahim nicht zu verkennen.

Die der Canalmündung zugekehrte Südseite von Port Ibrahim besitzt einen breiten gemauerten Uferquai, mit den entsprechenden bequemen Anlegeplätzen versehen; dieser Quai trägt eine schöne, schattige Allee, welche 1 *km* lang sich hinzieht und die in diesen Gegenden so seltene Wohlthat eines Spazierganges im Freien, geschützt von den sengenden Strahlen der Sonne, gestattet.

In Port Ibrahim befinden sich bereits die Bureaux der meisten Dampfschiffahrts-Gesellschaften; aber die Agentie des österreichisch-ungarischen Lloyd, sowie das k. u. k. Consulatsamt befinden sich noch in Suez. Es steht übrigens die Übersiedlung des egyptischen Zollamtes von Suez nach Port Ibrahim bevor; ist dies einmal geschehen, so wird das k. u. k. Consularamt wahrscheinlich auch nach diesem neuen Hafenorte verlegt werden. Nach dem Verlassen von Suez durch die jetzt dort befindlichen Consulate und Agentien wird dieser Ort wahrscheinlich gänzlich auf das Niveau eines armen Fellahdorfes herabsinken.

Als eine Art von Dependenz von Port Ibrahim darf man die Niederlassung ansehen, welche an dem anderen Canalufer, gegenüber von Port Ibrahim, im Entstehen begriffen ist. Die Suezcanal-Gesellschaft hat dort vor mehreren Jahren die Ausgrabung eines Bassins beginnen lassen, um welches sich mehrere Ge-

Digitized by Google

bände zu gruppiren anfangen. Der Name dieser neuen Niederlassung ist Port Tewfik.

Über den Handel und die selbständige Schiffahrt von Suez mit seinen Nebenhäfen Port Ibrahim und Port Tewfik stehen uns keine so ausführlichen Daten zugebote wie über Port Saïd. Doch darf immerhin das Nachstehende hier seinen Platz beanspruchen.

In den Jahren 1887 und 1888 ergaben die Aufschreihungen des Zollamtes die folgende Bewegung von Ein- und Ausfuhrs-Handelswerten für Suez.

Einfuhren nach Suez:

Von	Im Jahre 1887	Im Jahre 1888
Großbritannien	364 097 £	13 358 £
Britischen Besitzungen		360 259 „
Massauah, Suakin, Häfen des Rothen Meeres	20 987 „	11 015 „
Türkischen Häfen	209 836 „	231 584 „
Marokko	17 048 „	?
Persien	4 258 „	?
Frankreich und Algier	9 558 „	?
Österreich-Ungarn	**12 689** „	11 415 „
Italien	2 136 „	?
China und Japan	11 104 „	?
Anderen Ländern	34 120 „	29 843 „
Im ganzen	685 833 £	657 474 £

Während derselben beiden Jahre beliefen sich die Werte der

Ausfuhren von Suez:

Nach	Im Jahre 1887	Im Jahre 1888
Großbritannien	70 572 £	2 428 £
Britischen Besitzungen		1 995 „
Massauah, Suakin	—	11 183 „
Egyptischen Häfen des Rothen Meeres	23 996 „	15 514 „
Türkei und Arabien	30 024 „	22 848 „
Marokko	99 „	—
Persien	—	—
Frankreich nnd Algier	682 „	—
Österreich-Ungarn	346 „	142 „
Italien	751 „	—
China und Japan	42 „	—
Anderen Ländern	94 796 „	3 437 „
Im ganzen	221 308 £	57 547 £

Die Hauptposten der Einfuhren waren die folgenden:

	Im Jahre 1887	Im Jahre 1888
Thiere und animalische Producte: Pferde, Maulthiere, Kameele, Häute, rohes und bearbeitetes Leder, gesalzenes Fleisch und detto Fische, Butter, Käse u. s. w.	7 439 £	5 478 £
Vegetabilische Producte: Korn, Reis, Früchte, Wein, geistige Getränke, Öl u. s. w.	16 909 „	30 048 „

	Im Jahre 1887	Im Jahre 1888
Colonialwaren: Thee, Kaffee, Zucker, Häringe, Tabak, Conserven und anderes	277 752 £	285 152 £
Kohle, Holz, Holzwerk	13 206 „	258 083 „
Farbwaren (hauptsächlich Indigo), Chemikalien	227 577 „	
Baumwollmanufacturen, Stückgüter	87 525 „	54 042 „

Die Hauptposten der Ausfuhren waren:

	Im Jahre 1887	Im Jahre 1888
Animalische Producte und anderes; dazu noch Elfenbein, Wachs, Talg	8 151 £	7 501 £
Vegetabilische Producte	13 695 „	12 029 „
Colonialwaren	3 324 „	7 644 „
Holz, Holzkohle, Holzwaren	211 „	
Farbwaren und Chemikalien	465 „	
Baumwollmanufacturen, Textilwaren	16 791 „	20 186 „

Als Werte der Transitwaren werden angegeben:

Im Jahre 1887 17 056 £
„ „ 1888 3 790 „

Der Reexport wird beziffert:

Im Jahre 1887 mit 86 035 £
„ „ 1888 „ 83 319 „

Suez ist einer der Hauptsammelpunkte der Mekkapilger; die Beherbergung und theilweise Ausrüstung dieser Pilger zählt unter die Erwerbsquellen der etwa 13 000 Seelen zählenden Einwohnerschaft der Stadt. Im Jahre 1888 zogen 22 000, im Jahre 1889 15 701 solche Pilger durch Suez. Sie vertheilten sich auf die einzelnen Stämme wie folgt:

1888	Türken und Perser	5854
	Syrier	576
	Moghrabis	4108
	Egypter	7762
	Verschiedene	3700
1889	Egypter	7492
	Moghrabis	2675
	Perser	665
	Syrier	1138
	Türken	3731

Corvette Zrinyi hatte, wie aus dem früher schon Erwähnten hervorgeht, die Rhede von Suez oder eigentlich richtiger Port Ibrahim am 16. Mai um $8^1/_2$ Uhr morgens erreicht, nachdem die Canalpassage, unter Abrechnung der in den Bitterseen durch widrige Umstände verlorenen Zeit, 17 Stunden gedauert hatte. Man verankerte die Corvette in der Nähe der für die königlich englischen Transportschiffe bestimmten Boje, in sechs Faden Wasser.

Der speciell hiezu von der obersten Marinebehörde erhaltenen Ermächtigung nachkommend, hatte der Commandant der Zrinyi beschlossen, für die Fahrt des Schiffes durch das Rothe Meer, welche Fahrt in die schon sehr heiße zweite Hälfte des Monates Mai fiel, zur Schonung der Heizermannschaft Eingeborene für die Bedienung der Kessel in Heuer zu nehmen. Von Port Saïd aus war

Digitized by Google

das k. u. k. Consulat zu Suez brieflich ersucht werden, die passenden Einleitungen zu treffen, damit die erforderliche Zahl von 12 arabischen Heizern sofort nach dem Eintreffen der Corvette in Suez an Bord genommen werden könnten. In der That erschien auch, unmittelbar nachdem die Zrinyi vor Port Ibrahim Anker geworfen hatte, der Agent des österreichisch-ungarischen Lloyd, zugleich k. u. k. Honorar-Viceconsul, Herr Lius Fonda, an Bord und brachte nebst dem für die Fahrt durch das Rothe Meer aufzunehmenden arabischen Küstenlotsen namens Mohammed auch zwölf eingeborene Kesselheizer mit an Bord.

Mit diesen Leuten wurde sofort der Contract über die an Bord der Zrinyi zu leistenden Dienste abgeschlossen. Die Vergütung für die Dienste des Küstenlotsen wurde mit 12 £ und der Gebür einer täglichen Mannschaftskostration bemessen; er hatte sich zu verpflichten, sich in allem an die bestehenden Gesetze und Vorschriften des Schiffsdienstes zu halten. Eine Vergütung für die Rückreise des Lotsen von Aden nach Suez wurde nicht stipulirt.

Rücksichtlich der eingeborenen Heizer beschränkte sich der Contractsabschluss auf die Ratificirung des Übereinkommens, welches der k. u. k. Consul unter Mitwirkung des Hafenkapitäns von Suez mit dem *Chiak*, einer Art von Obmann oder Partieführer dieser Leute, bereits im voraus abgeschlossen hatte. Nach diesem Übereinkommen war der *Chiak* für die Ehrlichkeit und Diensteställigkeit seiner Leute und auch dafür verantwortlich, dass dieselben sich in gesundem Zustande an Bord der Corvette einschifften; wer dem Dienste wegen physischer Schwäche oder wegen einer schon vor der Einschiffung bestandenen Krankheit nicht während der ganzen Reisedauer nachkommen könnte, sollte des proportionalen Lohnabzuges gewärtig sein. Der Lohn wurde für jeden Mann mit 4 Napoleonsd'or bemessen, von welcher Summe, gleichwie beim Lotsen der Fall, die Hälfte im vorhinein, die andere Hälfte bei der Ausschiffung zur Auszahlung kommen sollte. Die Kost sollten die Heizer gleich der übrigen Schiffsmannschaft erhalten und nach der Ankunft in Aden mit erster Gelegenheit als Deckpassagiere mit freier Beköstigung nach Suez zurückbefördert werden.

Nachdem den Leuten bei ihrer Ankunft an Bord die Bedingungen des Contractes nochmals vorgelesen und erläutert worden waren, übergab man sie dem leitenden Maschinenbeamten, durch welchen sie in drei Kesselwachen eingetheilt wurden, während bei jeder dieser Wachen oder Dienstesreihen einer der eigenen Heizer als Aufsichtsperson verblieb. Es ist gewiss nicht uninteressant zu erfahren, dass die Heizer des Mannschaftsstandes der Zrinyi zwar die wohlwollende Fürsorge vollkommen würdigten, welche man zu ihrer Schonung durch Aufnahme der eingeborenen Heizer walten ließ, dass aber gleichwohl, wie der Schiffscommandant versichert, nicht zu verkennen war, dass der Stolz, welchen unsere Leute nicht ohne Berechtigung auf ihre zähe Ausdauer haben, einigermaßen dadurch gekränkt schien, dass man diesen „erbärmlichen halbwilden Kerlen“ mehr zuzutrauen scheine als ihrer eigenen bewährten Leistungsfähigkeit.

Der Aufenthalt der Corvette auf der Rhede von Suez dauerte nicht ganz 24 Stunden; der Verkehr mit dem Lande beschränkte sich auf einen kurzen Besuch der Stadt Suez, bei welcher Gelegenheit von Seite des Commandanten dem k. u. k. Viceconsul der an Bord gemachte Besuch erwidert wurde. Eine Partie des Schiffsstabes, welche nicht die genügende Geduld hatte, um auf die Abfahrt des Eisenbahnzuges eine halbe Stunde zu warten, machte den Weg in landesüblicher Weise zu Esel. Diese orientalischen Reitthiere sind bekanntlich

Digitized by Google

in allem ihren abendländischen Miteseln sehr überlegen; ihre Eigenthümer und Treiber beehren sie aber auch mit so hochtrabenden Namen, dass man sich an europäische Turfplätze versetzt glauben könnte.

Potentaten, Staatsmänner, Krieger und Gelehrte aller Länder sind unter diesen Namen vertreten. Die demüthigen Träger stolzer Namen mussten es sich gefallen lassen, die Ausflügler der Zrinyi für den bedungenen Lohn von einem Franc — aus welchem einen Franc in landesüblicher Weise bei der Ankunft zwei Francs wurden — auf ihren ebenso starken als geduldigen Rücken nach Suez zu befördern.

Digitized by Google

3. Von Suez nach Aden.

Am 18. Mai, um 8 Uhr morgens, verließ Corvette Zrinyi unter Dampf den Ankerplatz vor Suez. Während des Aufenthaltes vor Suez waren die Kesselfeuer nicht ausgelöscht, sondern nur zurückgeschoben und die Kessel zum Destilliren von Trinkwasser benützt worden. Diese Arbeit ließ der Schiffscommandant fortsetzen, als schon nachmittags um $4^1/_2$ Uhr eine aufspringende günstige nordwestliche Brise es gestattete, auf die Dienste der Maschine vorläufig zu verzichten und die Fahrt mit Segeln fortzusetzen. Man hatte hiedurch auch den Vortheil, für den Fall als für das anstandslose Passiren der berüchtigten Tor-Bänke in der Juhalstraße die erneuerte Inanspruchnahme der Schiffsmaschine wünschenwert werden sollte, in kürzester Zeit wieder dampfklar sein zu können. Auf der nordwestlichen Spitze dieser Bänke, welche im Laufe der Zeit schon viele Opfer gefordert haben, fand man einen — angeblich russischen — Dampfer und ein gänzlich verlassenes Segelschiff als Wracks liegen; beide Schiffe waren auf den Shah-Ali-Bänken, in etwa 27° 52′ nördlicher Breite und 33° 47′ östlicher Länge gestrandet. Auch auf der westlichen Seite des Golfes von Suez, und zwar an der NO-Spitze der nördlichsten der Ashrassi Inseln, sichtete man das Wrack eines Dampfers.

Nach Passirung der Shah-Ali-Untiefen wurde das Wasserdestilliren eingestellt und die Schiffskessel vollkommen außer Gebrauch gesetzt. Ein günstiger NNW-Wind brachte das Schiff bei einer stündlichen Fahrt von 4,8 Meilen rasch südlich, und es konnte der Mittagspunkt des 20. Mai in 25° 39,8′ nördlicher Breite und 35° 31′ östlicher Länge verzeichnet werden, nachdem um 3 Uhr morgens das Leuchtfeuer der *Brothers* passirt worden war. Um halb 9 Uhr abends sichtete man das schöne, mitten im Rothen Meere sich auf einem Felsen erhebende Leuchtfeuer des Dädalus und passirte dasselbe um 11 Uhr 26 Minuten abends. Der günstige nordwestliche Wind hielt an und brachte das Schiff in guter Fahrt weiter; gegen Abend des 21. Mai begann die Brise aber abzuflauen, was bei der bisher erreichten Breite von erst 24° als ein ungünstiges Zutreffen angesehen werden durfte, da nach den im allgemeinen regelmäßigen Windverhältnissen des Rothen Meeres ein Absterben des nordwestlichen Windes zu dieser Jahreszeit erst auf der Höhe von Mokka zu erwarten gewesen war; bald machte das Schiff kaum anderthalb Meilen in der Stunde und um 8 Uhr abends trat schon vollständige Windstille ein. Angesichts der Festsetzungen des Reiseprogrammes zögerte man demnach nicht lange, die Maschine wieder in Thätigkeit zu setzen. Man erhielt auch bald Gegenbrisen, welche, auffrischend, zur Verstärkung der anfänglich

Digitized by Google

nur mit zwei Kesseln betriebenen Maschinenkraft durch Inanspruchnahme eines dritten Kessels zwangen, umsomehr als auch ungünstige Strömungen sich zu äußern begannen.

In den Vormittagsstunden des 24. Mai, als die Corvette bereits die Breite von 18° 20′ und die Länge von 39° 59′ erreicht hatte, setzte abermals günstiger nordwestlicher Wind ein. Die Maschine wurde sofort abgestellt und die Fahrt unter Segel gegen Jebel Teer fortgesetzt. Diese Insel kam um 11 Uhr vormittags des 26. in der erwarteten Peilung richtig in Sicht und wurde um 3 Uhr 50 Minuten nachmittags passirt. Den Warnungen der Segelhandbücher für das Rothe Meer folgend, wurde nun der Curs nicht nach der Ostseite von der Zebayer-Gruppe genommen, sondern man setzte den Curs westlich von dieser Gruppe auf Jebel Zogoor und passirte zwischen dieser Insel und den derselben nördlich vorgelagerten Abu-Ail-Inseln. Auf der Höhe der Zebayer-Gruppe angelangt, fand man wieder Windstille vor; man nahm zur Benützung der Maschine umsomehr die Zuflucht, als hier, schon soweit südlich, mit Bestimmtheit auf keinen günstigen Wind mehr, wohl aber auf frische Gegenwinde gerechnet werden musste, die sich auch bald einstellten.

In den Nachmittagsstunden des 27. setzte ein bis zu der Stärke von 6—7 auffrischender *Khamsin*-Wind ein, welcher von dichten Regenböen begleitet war, die jede Aussicht in dem nun schon ziemlich engen Fahrwasser gänzlich benahmen. Der Lotse bewährte sich bei dieser Gelegenheit als gut wetterkundig; er erklärte, dass dieser Wind nur von kurzer Dauer sein werde, und diese Vorhersage erwies sich als zutreffend. Nach etwa dreistündiger Dauer machte der *Khamsin* einer leichten Südbrise Platz; doch blieb der Horizont bewölkt und mistig, die Aussicht behindert.

Am 28. um 1 Uhr 20 Minuten sichtete man das Leuchtfeuer von *High Point* auf der Insel Perim. Die kleine Bab-el-Mandeb-Straße wurde um 4 Uhr nachmittags passirt, hierauf der Curs auf 20 Meilen südlich des Caps Ras-el-Ara genommen, und als dieses in Sicht gekommen war, der Curs auf Aden gesetzt. Um 5 Uhr 20 Minuten nahm man, bei dem Leuchtschiffe von *Steamer Point* angelangt, den Hafenlotsen an Bord und verankerte dann, nach den Angaben dieses letzteren, die Corvette mit dem Steuerbordanker, dreieinhalb Scheckel Kette, und zugleich einer Trosse achter an einer Boje. Um 6 Uhr abends war die Vertäuung des Schiffes beendigt, die Kesselfeuer wurden gelöscht — das heißt nach den neuen diesfällig in der k. u. k. Kriegsmarine bestehenden Vorschriften langsam ausbrennen gelassen — und hierauf wurden der Lotse sowie die arabischen Heizer nach Auszahlung ihrer restlichen Lohnforderungen an das Land gebracht.

Wir wollen gleich hier einschalten, dass Fregattenkapitän Khittel in seinen Berichten sowohl die Leistungen und die Sachkenntnis des Lotsen, als auch die Aufführung und die Arbeit der eingeborenen Heizer mit allem Lobe erwähnt. „Das arabische Heizerpersonal“ — schreibt der genannte Schiffscommandant —, „welches in Suez für die Fahrt bis Aden aufgenommen wurde, erwies sich in fachlicher Beziehung als vollkommen entsprechend. Nach der Art ihres Arbeitens zu schließen dürften diese Leute schon auf manchem anderen modernen Schiffe Heizerdienste versehen haben, weshalb es vollkommen genügte, jeder Wache einen Heizer 1. Classe oder Oberheizer des eigenen Bemannungsstandes zuzutheilen, dessen Aufgabe es war, die Beschickung der Feuer, der Qualität der Kohle entsprechend, zu regeln. Die Eingeborenen erwiesen sich als

Digitized by Google

sehr willig, ausdauernd und reinlich, und verstanden es, sich der Schiffsordnung in jeder Hinsicht anzupassen. Auch wurde bei dem harmlosen und gutmüthigen Charakter des ansprnchslosen und wohl sehr armen Volkes, welchem die Heizer angehörten, das Einvernebmen mit der eigenen Mannschaft in keiner Weise irgendwie gestört. Die Verwendung eingeborner Heizer erscheint in allen zukünftigen Fällen als sehr empfehlenswert; an Bord der Zrinyi ertrugen sie die enorme Hitze, welche sich bei den vorderen Kesselfeuern oft anhaltend bis zu 61° C. steigerte, ohne jede besondere oder doch wahrnehmbare Beschwerde. Es kamen während der ganzen Reise durch das Rothe Meer nur zwei Erkrankungen arabischer Heizer vor; der eine Erkrankte war ein für den anstrengenden Dienst zn schwächlich Veranlagter, und wurde auch nach ärztlichem Ausspruche sofort von dem weiteren Dienste befreit; der andere Heizer erholte sich in kürzester Frist. Das in mäßiger Verwendung gehaltene Heizerpersonal des eigenen Mannschaftsstandes erwies sich allerdings auch als sehr ausdauernd und resistenzfähig; aber es ist doch wahrscheinlich, dass, wenn der gesammte Kesseldienst von den eigenen Leuten hätte besorgt werden müssen, Erkrankungen vorgekommen wären, welche dann zunächst noch größere Anstrengungen der gesund Gebliebenen zur Folge gehabt hätten und gewiss zur Quelle mancher Verlegenheit geworden wären."

„Wenn ich noch erwähne, dass die arabischen Heizer sich auf das willigste zu anderweitigen Arbeiten, wie z. B. das Reinigen der Siederohre in Fahrt, Reinigen der Maschine, Pumpen des Sodes u. s. w. verwenden ließen, so glaube ich in jeder Hinsicht der weiteren Verwendung eingeborener Heizermannschaft auf Schiffen der k. u. k. Flotte bei Fahrten durch das Rothe Meer das Wort reden zu dürfen."

Desgleichen spricht sich der Commandant der Zrinyi, wie schon früher angedeutet, sehr anerkennend über den Lotsen Mohammed aus. „Dieser Lotse, ein echter Araber aus Djeddah, war während der ganzen Fahrt durch das Rothe Meer, mit Ausnahme der kurzen Unterbrechungen, welche er für den Schlaf benöthigte, auf der Commandobrücke anwesend und versah seinen Dienst mit der größten Gewissenhaftigkeit. Er hatte ein geradezu phänomenal scharfes Auge; wusste alle Curse auswendig, las den Compass nach Graden ab und war somit imstande, die gesteuerten Curse persönlich zu controliren. Der Lotse sowie die Heizer wurden an Bord ihren rituellen Gebräuchen insoferne untreu, als sie nicht ungerne Wein tranken. Doch enthielten sie sich dieses Genusses während der ersten Tage ihrer Einschiffung an Bord der Zrinyi, weil diese Tage noch in den *Ramazan* fielen."

Die zehntägige Fahrt durch das Rothe Meer wurde seitens des Schiffscommandanten in methodischer Weise zur Ausbildung der Schiffsbemannung benützt. Während der Zurücklegung der ansehnlichen Strecken, welche mit Benützung der Segel gemacht werden konnten, ließ es sich der Commandant besonders angelegen sein, das Segelexercitium in jeder Weise zu fördern. Es wurde demnach die Bedienung der Segel durchaus nicht auf dasjenige beschränkt, was der Curs des Schiffes erforderte, sondern es wurde außer den methodischen classenweisen Exercitien, ohne Rücksicht auf den gegen das Fahrtziel einzuhaltenden Curs und den mitunter recht hohen Seegang, das Schiff öfters scharf an den Wind gelegt und Gesammtübungen im Wenden über Stag, im Halsen, im Reefen u. s. w. vorgenommen.

Am 27. und 28. Mai wurden Schießübungen mit Geschützen vorgenommen.

Digitized by Google

Vom Eintritte in das Rothe Meer an hatte der Commandant nicht allein dem Stabe nnd der Mannechaft die für die Tropen gestattete leichtere Adjnstirung — weiße Kleider mit den Chargendietinctionen, echattengebende Hüte — zn tragen anbefohlen, sondern anch eine Stundeneintheilung in Kraft gesetzt, welche den ungewohnten großen Hitzegraden nnd dem Klima entsprechend Rücksicht trug. Dieee eehr zweckmäßig eingerichtete Stundeneintheilnng wollen wir zwar hier nicht in ihrer ganzen Ausdehnung nnd in allen ihren Details wiedergeben, aber wir glanben doch die hauptsächlicheten Bestimmungen derselben erwähnen zu sollen.

Täglich zwischen $4^1/_2$ nnd 5 Uhr morgene, nachdem die dieuetfreie Division die Hängematten verlassen hatte, war für die ganze Mannschaft dae Baden angeordnet. Diese außerordentlich wichtige sanitäre Maßregel kann außerhalb des Mittelmeeres, auch im Hafen, selten im freien Meere vorgenommen werden, da es kaum möglich ist, genügend eichernde Voreichtsmaßregeln gegen die Haifische zu treffen; aber das „Bad“ wird durch eine kräftige Donche bewerkstelligt, welche in gegeneeitigem Anschütten mittels Püteen und Feuereimern und auch mit Znhilfenahme der starken Strahlen der Feuerspritze geschieht. Die Mannschaft gewinnt diese Art der bald zu einem gewissen Sport sich gestaltenden, täglichen, körperlich eo erfriechenden Reinigung außerordentlich lieb und es geschieht darin häufig oher ein Zuviel als ein Zuwenig; man hat oft Mühe, die Mannschaft endlich von den Wasserkübeln nnd Pumpen zu anderer, nach der Zeiteintheilung vorgeschriebenen Beschäftigung zu treiben. Nach dem „Bade“ folgte das Frühstück, die ärztliche Visite nnd hieranf, noch ehe die Sonne einen zu hohen Stand erreicht hatte, die nach den Wochentagen abwechselnden vorechiedenen Exercitien. Diese hatten um 8 Uhr morgens beendet zu eein, worauf die Sonnenzelte zu eetzen waren. Der Rest des Vormittags entfiel dann für die verechiedenen Reinigungsarbeiten, die bekanntlich auf jedem anetändigen Schiffe eine nnerschöpfliche Qnelle von Arbeit und Beschäftigung bilden, ohne aber gerade sehr anstrengend zu sein. Die Ruhezeit nach der nm Mittag angesetzten Hauptmahlzeit war bis drei Uhr nachmittags ausgedehnt; hierauf kamen anderthalb Stunden für die verschiedenen planmäßigeu Schulen, leichte Schiffsarbeiten, Reinigung und Instandsetzung der persönlichen Effecten, je nach dem Wochentage. Um 4 Uhr kam das Abendmanöver und die abendliche Takelagevisite an die Reihe; hierauf das Umziehen in Nachtkleider, zugleich abermaliges allgemeines Bad, beziehungsweise Douche. Um $6^1/_2$ Uhr wurde die Abendration erfelgt nnd hierauf hatten die Leute gänzlich frei; nm 8 Uhr war die dienstfreie Divieion in die Hängematten zu beordern.

Fregattenkapitän Khittel hatte es wohl zu großem Theile diesen zweckmäßigen Anordnnngen zu danken, dass trotz des jähen Übergangee in die tropische Hitze, welchem seine Schiffsbemannnng ausgesetzt wurde, der Gesundheitszustand an Bord während der Reise durch das Rothe Meer ein recht günstiger blieb. Die Temperatnren etiegen, dem Vordringen gegen Süden entsprechend, ziemlich rasch. Anfänglich hatte man 27—28° C. im Schatten; bald aber verzeichnete man 32° im Schatten, 53° C. in der Sonne. Die Nächte brachten beinahe gar keine Abkühlung, und dae Wasser, welchee die Pumpen für die Douchen auf Deck förderten, hatte 30° C. Man führte soviel ale nur thunlich Sonnenzelte und Windschläuche.

Alle diese Maßregeln hatten gute Folgen Während der Fahrt durch das Rothe Meer hatte man nur drei Fälle von Erkranknng an Ineolation zu verzeichuen. Der eine der an Sonnenstich Erkrankten war der mit der Führung

Digitized by Google

des Navigationsdienstes betraute Linienschiffsfähnrich Hansa. Die beiden anderen Fälle betrafen einen der Seecadetten und den dritten Bootsmannsmaaten. Es bestätigte sich in der Erkrankung des genannten Seeofficiers die schon mehrfach gemachte Erfahrung, dass oft besonders robuste Körper den Einwirkungen der tropischen Hitze weniger gut Widerstand leisten. Allerdings brachte gerade der dem Linienschiffsfähnrich Hansa zugewiesene Navigationsdienst es mit sich, dass dieser Officier sich ausnehmend viel den directen Sonnenstrahlen auszusetzen hatte. Der Schiffscommandant sah sich veranlasst, die Übergabe des Navigationsdienstes vom Linienschiffsfähnrich Hansa an den Linienschiffsfähnrich Lengnick anzuordnen.

Während der ganzen Fahrt durch das Rothe Meer hatte Zrinyi täglich, ohne Ausnahme, eine namhafte Zahl von Schiffen begegnet. Die Route durch das Rothe Meer ist für die von oder gegen Suez fahrenden Schiffe so ziemlich die gleiche und die Schiffsbegegnungen sind daher in diesem Meere sehr häufige. Bemerkenswert ist, dass man nicht einem einzigen Segelschiffe, sondern ausnahmslos nur Dampfern begegnete; der Suezcanal wird eben, zum großen Theil wegen der Navigationsverhältnisse des Rothen Meeres, beinahe ausschließlich von Dampfschiffen aufgesucht. Unter den begegneten Schiffen erkannte man zwei Kriegsschiffe; das portugiesische Kanonenboot Quanza,[1]) mit welchem etwa 20 Meilen nordwärts von Jebel Teer das internationale Erkennungssignal gewechselt wurde, und das englische Kanonenboot Ranger,[2]) mit welchem am 28. schon im Golfe von Aden das gleiche Signal ausgetauscht wurde.

Wie jedes das Rothe Meer passirende Schiff wurde auch Zrinyi viel von den unheimlichen Bewohnern dieses Meeres, den stets ausgehungerten Haifischen in großer Zahl umschwärmt. Die Mannschaft ergab sich in ihren Freistunden mit der jedem Seemanne eigenen hasserfüllten Leidenschaft der Jagd auf diese Ungethüme. Starke Angelhaken werden nachgeschleppt und wenn ein Hai ordentlich an demselben angebissen hat, greift man gewöhnlich zur Feuerwaffe, um ihm sein sehr zähes Leben durch eine oft gar nicht geringe Anzahl von Schüssen auszublasen. Wird ein solcher füsillirter Hai dann auf Deck gehisst, so ist gewöhnlich noch das Beil nothwendig, um ihn endgiltig zu tödten; die convulsivischen Bewegungen des im Todeskampfe noch sein schreckliches Gebiss in energischer Weise brauchenden Todfeindes aller Seeleute sind da oft, selbst nach sehr geraumer Zeit, noch gefährlich genug. Beinahe immer macht man bei den getödteten Haien im Rothen Meere die Beobachtung, dass sie auf sehr magerer Kost stehen. Entweder ist der Magen vollständig leer oder man findet Gegenstände in demselben vor, welche den Beweis liefern, dass der Hai in seinen letzten Tagen wenigstens keine Ursache mehr hatte, mit seinem *Menu* sehr wählerisch zu sein. An Bord der Zrinyi brachte man unter anderen einen Hai auf Deck, dessen Magen nur die Überreste eines schon vor längerer Zeit verschlungenen Vogels aufwies. Die Gier dieser ausgehungerten Raubfische übersteigt jede Vorstellung; der Schreiber dieser Zeilen war einstens, ebenfalls im Rothen Meere, Augenzeuge, wie ein Hai, nachdem

---

[1]) Kanonenboot von 537 *t*, 500 *e*, 43,6 *m* lang, 7,9 *m* breit, 3,7 *m* tief; ein 15 *cm*-Palliser-Geschütz, zwei Stück 12 *cm*-Armstrong-Vorderlader, eine Mitrailleuse. Holzschiff; 10 Meilen Geschwindigkeit, im Jahre 1877 erbaut.

[2]) Ranger, im Jahre 1880 nach dem Compositesystem erbautes Kanonenboot 3. Classe von 835 *t* und 760 *ind. e*, zwei Geschützen. Seither aus der activen Flottenliste gestrichen und „zum Verkauf gestellt".

es seinen krampfhaften Anstrengungen gelungen war, sich von der starken Angel loszureißen — wobei er die Hälfte seines losgerissenen Kiefers an der Angel hängen lassen musste — unmittelbar darauf an diesem seinen eigenen, nun zur Lockspeise gewordenen Kiefer neuerdings, diesmal endgiltig, anbiss. Dieser Hai, dessen Magen ganz leer gefunden wurde, erhielt drei Karabinerkugeln, von welchen zwei das Rückgrat durchschnitten; hierauf ließ man ihn, an der Angel hängend, eine halbe Stunde zwischen Himmel und Erde schweben; — als er dann endlich auf Deck geschleift wurde, hieb er wüthend um sich; geköpft und ausgeweidet, gab der Körper noch immer durch kräftige Convulsionen zu erkennen, dass die letzte Lebenskraft noch immer nicht aus ihm entschwunden war. — Ein gewisser Grad von Vorsicht ist, wie man sieht, gegenüber diesen Ungethümen, selbst außerhalb ihres Elementes, vonnöthen.

S. M. Schiff Zrinyi wurde sofort nach der Ankunft auf dem Ankerplatze von *Steamer Point* durch den an Bord kommenden Gerenten des k. u. k. Consulates Herrn Angelo Gentilli begrüßt. Dieser Herr vertrat in der Führung der Consulatsgeschäfte den auf einer Erholungsreise nach Europa befindlichen k. u. k. Honorarconsul Escher. Man erhielt ein Postpacket und mit diesem auch einen Befehl der obersten Marinebehörde, dass — in Abänderung der ursprünglichen Reise-Instruction — Colombo auf Ceylon schon jetzt, während der Fahrt nach Singapore, angelaufen werden sollte.

Digitized by Google

4. Aden.

Etwa 100 Meilen von der Straße von Bab-el-Mandeb entfernt begegnet man an der arabischen Küste den öden, hoch aufgethürmten Massen von vulcanischem Felsgestein, welche den Namen Aden tragen und diesen Namen auch dem Golf mitgetheilt haben, in dessen Fluten sie hineinragen. Nur durch einen engen, niedrigen und sandigen Isthmus hängt dieser gigantische Felsblock, welcher lediglich durch seine geographische Position zu großer Wichtigkeit gelangt ist, mit dem arabischen Festlande zusammen.

Aden, in englischem Besitze, ist von der Präsidentschaft Bombay politisch abhängig; aber Aden selbst ist seinerseits wieder zu einem Ausgangspunkte für die Erweiterung der britischen Macht in den benachbarten Regionen geworden. Nicht allein die benachbarte Insel Perim ist von Aden aus in Besitz genommen worden, schon früher wurde ein Streifen des arabischen Festlandes, etwa drei Meilen in seiner Längenausdehnung messend, zu Aden geschlagen, und in der neueren Zeit wurde durch das Gouvernement von Aden die Insel Socotra, an der Südseite des Golfes von Aden, durch Zahlung von Subsidien an den Herrn dieser Insel, den Sultan von Keshin, unter englische Oberhoheit genommen. In gleicher Weise ist das englische Protectorat über die benachbarte afrikanische Somaliküste, von Berbera um das Cap Guardafui herum bis Ras Hafauri, etablirt worden.

Aden war die erste Eroberung, welche englische Waffen während der Regierungszeit der Königin Victoria machten; es gehört den Engländern seit dem Jahre 1839; die wiederholten Versuche arabischer Scheiks, den mächtigen fremden Eindringling wieder zu entfernen, kamen erst vor verhältnismäßig kurzer Zeit zur Ruhe, denn erst im Jahre 1870 ließ sich der Sultan von Lahey herbei, dem Herzog von Edinburgh zu Bombay zu huldigen. Perim ist seit 1857 in englischem Besitze; die Zahlung von Subsidien an den Sultan von Socotra begann im Jahre 1876 und die formelle Annexion dieser Insel fand im Jahre 1886 statt. Das Protectorat über die Somaliküste stammt aus dem Jahre 1887.

Diejenigen unserer Leser, welche sich für die ältere Geschichte von Aden interessiren, verweisen wir rücksichtlich der hauptsächlichsten Daten auf die Beschreibung der Reise S. M. Schiffes Frundsberg 1885/86, Seite 46 und 47. Hier wollen wir einige Daten über die arabischen Stämme geben,[1]) mit welchen,

[1]) Nach einer diesfälligen Arbeit des Capitäns vom *Bombay Staff Corps* W. F. Prideaux, welcher längere Zeit in Aden als erster politischer Gouvernements-Assistent diente.

als unmittelbaren Nachbarn von Aden, die Engländer nach und nach zu einem befriedigenden *modus vivendi* zu gelangen hatten.

Die Abdalis. Der District, welcher von diesem Stamme bewohnt wird, liegt nordnordwestlich von Aden und misst etwa 33 Meilen (englisch) in der Länge, bei 8 Meilen Breite. Der gebräuchlichste Name für dieses Territorium ist Lahey. Die Hauptstadt ist Al-Howtah, 21 Meilen von dem befestigten Straßenthore Adens entfernt. Bis auf 3—4 Meilen von Al-Howtah ist das Territorium eine Wüste, nur hie und da mit der *Babool*-Dschungel bewachsen. Die Stadt aber liegt in einer Art Oase, wo mit geringer Arbeit rothes und weißes *Jowaree*, Sesam, Gemüse, Gras und etwas Baumwolle gezogen werden. Auch gibt es da einige Bestände von Dattelpalmen und *Badâms*, d. i. wilden Mandelbäumen.

Der Stamm der Abdalis kann als der civilisirteste, aber wenigst kriegerische von allen Stämmen der Bevölkerung des südwestlichen Arabien angesehen werden. Auf Grund von Abmachungen, welche aus dem Jahre 1849 stammen, ist der Sultan berechtigt, 2% *ad valorem* an Zoll von allen Waren einzuheben, welche, nach Aden gehend, oder von Aden kommend, das Territorium von Lahej passiren. Nur Gras, Gemüse und Holz sind zollfrei. Man hat berechnet, dass der Sultan aus diesen Zöllen eine Einnahme von etwa 100 000 Rupien jährlich bezieht. Der Stamm der Abdalis wird seiner Zahl nach auf 8000 Seelen geschätzt.

Seit der Thronbesteigung des Sultans Fadthl-bin-Mahsin (1867), welchem der Vertrag vom Jahre 1849 eine jährliche Apanage von 6492 „*german crowns*“ (Kronthaler?) seitens Englands zusichert, hat es keine Misshelligkeiten mehr zwischen den Abdalis und den in Aden herrschenden Engländern gegeben. Dieser Sultan war es auch, welcher sich zur Huldigung in Bombay herbeiließ.

Die Fadthelis. Diese bewohnen einen ausgebreiteten District, welcher 100 Meilen Seeküste einschließt; ihr Territorium erstreckt sich im Osten von jenem der Abdalis. Es theilt sich in zwei große Landschaften: die Niederungen von Abyan und das im Nordosten befindliche Hochland. Die Niederung producirt weißen und rothen *Jowaree* und Sesam.

Auf dem Hochlande wird auch Weizen gebaut und Myrrhenbäume kommen in großer Anzahl vor. Die Höhenzüge weisen in allem viele Ähnlichkeit mit den weihrauchbewachsenen Bergen der gegenüberliegenden afrikanischen Küste auf.

Shoograh ist der Hauptort an der Küste. Er liegt 60—70 Meilen von Aden. Obwohl derselbe nur wenige Häuser (drei im Jahre 1873) zählt, findet von hier aus doch ein ziemlich namhafter Ausfuhrshandel in Kaffee statt, welcher mit Karawanen aus der Landschaft Jafaee kommt. Shoograh wurde im Jahre 1866 von den englischen Truppen zerstört.

Die Fadthelis sind stolz, kriegerisch und von lebhaftem Unabhängigkeitsgefühl. Sie zeigen in hohem Maße die Tugenden und Fehler der echten Beduinen.

Für Güter, die von Aden kommen, wird an Zöllen erhoben: für Gewürze, Textilwaren und Eisen $^1/_4$ Thaler für jede Kameelladung; für alle anderen Waren $^1/_8$ Thaler pro Kameelladung.

Im Jahre 1865 unternahm es der Sultan der Fadthelis, Aden von der Landseite zu blokiren. Eine englische Streitmacht unter Lieutenant-Colonel Woolcombe schlug aber die Fadthelis bei Bir Saïd, etwa 15 Meilen vom Straßenthore Adens entfernt, so vollständig, dass der Sultan mit Mühe dem Schicksal der Gefangennahme entgieng. Man erachtete es für nothwendig,

Digitized by Google

diesem kriegerischen Stamm das Übergewicht europäischer Streitkräfte kennen zu lehren und Brigade-General Raines durchzog den größten Theil des Ahyan-Districtes, wobei mehrere befestigte Dörfer mit Waffengewalt genommen und zerstört wurden. Man verschonte diesmal noch den blühenden Hafenort Shoograh. Als aber die Fadthelis sich doch noch weitere Provocationen zuschulden kommen ließen, sandte man Schiffe vor Shoograh und ließ die dortigen Befestigungen und den Ort selbst durch Geschützfeuer zerstören.

Hierauf erfolgte im Jahre 1867 ein Vertragsabschluss, dessen Bestimmungen seither eingehalten worden sind. Der Sultan bezieht von England 2160 Thaler jährlich.

Man schätzt die Zahl der waffenfähigen Männer unter den Fadthelis auf 6700.

Der Stamm der Akrahis. Die Küstenlinie des Districtes, welcher von diesem Stamme bewohnt wird, erstreckt sich von Bir Achmed bis Ras Amran. Zwei Meilen landeinwärts hat dieser Stamm seinen Hauptort, ebenfalls Bir Achmed genannt. Die Akrabis sind als besonders tapfer bekannt. Das Einkommen, welches ihr Scheik aus Transitzöllen bezieht, beläuft sich auf 600 Thaler jährlich, wozu noch die (auf einem Vertrage aus dem Jahre 1863 fußende) englische Apanage von 480 Thalern kommt. Seit dem Jahre 1857 stehen die Engländer auf ungetrübtem Freundschaftsfuße mit den Akrabis; der Stamm zählt 300 wehrfähige Männer.

Die anderen von unserem Gewährsmann angeführten Stämme: Howshabis, Alawis, Amirs, die vier Stämme der Subaihis (Duhainis, Rijais, Munsuris, Makhduniss), die Yafais, endlich die Owlakis, leben weiter von Aden entfernt und erwecken daher hier nur in geringerem Maße unser Interesse. Die Scheiks aller dieser Stämme, mit einziger Ausnahme des zuletzt genannten, beziehen jährliche Apanagen von englischer Seite. Diese betragen, in obiger Reihenfolge: 648, 360, 50, 42, 480, 300, 360, 250 Thaler.

Wie schon angedeutet, ist es die geographische Lage von Aden, welche diesem Punkte in der Gegenwart eine eminente Bedeutung verleiht. An der Südspitze Arabiens gelegen, beherrscht Aden — in den Händen einer Macht, welche über genügende Seestreitkräfte verfügt — den Golf von Aden, also die Zu- und Ausfahrt des Rothen Meeres, welches seit der Eröffnung des Suezcanals zu einer der ersten, wenn nicht zu der allerersten Seehandelsstraße der Erde geworden ist. Wenn auch aller eigenen und selbst solcher natürlicher Ressourcen bar, welche durch ein fruchtbares Hinter- und Nachbarland gesichert werden würden, ist Aden doch fraglos imstande, die Vorräthe aufzustapeln, welche den Ort zu einer kräftigen Operationsbasis für eine Flotte machen würden, die das Rothe Meer abzusperren die Aufgabe hätte.

Um solcher Aufgabe gewachsen zu bleiben, muss Aden militärisch stark sein; und dazu befähigen diesen Platz einerseits natürliche Verhältnisse, andererseits die von den Engländern in durchaus nicht sparsamer Weise zur Anwendung gebrachten Mittel der modernen Befestigungs- und Vertheidigungskunst.

Die nackten Felsenmassen der Halbinsel Aden steigen schroff und senkrecht nach allen Seiten aus dem sie umgebenden Meere empor; eine directe Bewältigung von dieser Seite aus steht gänzlich außer dem Bereiche der Möglichkeit. Auf dem Isthmus aber, von welchem aus ein bewaffnetes Vordringen versucht werden müsste, tritt die Kunst der Militäringenieure in ihr Recht. Ebenso ist der im Norden der Halbinsel befindliche Ankerplatz, meist *Steamer Point* genannt, durch Batterien der schwersten Geschütze ausreichend vertheidigt.

Digitized by Google

Diese letzteren, die **Seebatterien** von Aden, liegen auf den Caps *Ras Hafun* und *Ras Raroja;* sie sind Erdwerke und werden nach den eben genannten Caps benannt. Um die auf der Ostseite der Halbinsel gelegene Stadt und das Artilleriearsenal herum, sowie zur Vertheidignng des Isthmus sollen im ganzen zwölf Batterien bestehen, die zumeist mit altartigen, glatten, dreißigpfündigen Kanonen bestückt sind. Die Beschaffenheit des Ankerplatzes bei *Steamer Point* macht es möglich, denselben auf vollkommen sichere Weise durch Seeminen abzusperren.

Es ist bemerkenswert, dass, entgegen den sonst von den Engländern in dieser Richtung beobachteten Gewohnheiten, die Befestigungswerke von Aden auf den Admiralitätskarten nicht eingezeichnet sind, auch der Besuch dieser Werke und des Artilleriearsenales hier Fremden nicht gestattet wird.

Die militärische Garnison von Aden bestand zur Zeit des Besuches dieses Ortes durch Zrinyi aus:

einem englischen Infanterieregiment von 1000 Mann,
einem ostindischen Infanterieregiment von 1000 Mann,
einem indischen Troop Cavallerie 150 Mann,
vier Compagnien Artillerie, circa 200 Mann,
und Genietruppen, ebenfalls in der Stärke von circa 200 Mann.

Die Garnison von Aden wird gegenwärtig als der Stamm für die Ergänzung der in Egypten in Verwendung stehenden Truppen angesehen, da ein Abgang in der Garnison von Aden immer auf das schnellste von Bombay und Indien überhaupt wieder completirt werden kann.

Über die **nautischen** Verhältnisse des Ankerplatzes von Aden, *Steamer Point,* ist nichts besonderes zu berichten. Die Angaben der Seekarten und der Segelhandbücher erweisen sich als zutreffend und genügend. Am Kopfende des großen, der *Peninsular and Oriental Company* gehörenden Anlegemolos ist ein **Barometrograph** installirt und während der Anwesenheit der Zrinyi war man eben daran, dort auch einen **Flutautographen** neuester Construction zu installiren. Die Aufstellung solcher für die Zwecke der Schiffahrt höchst nützlichen Instrumente geschieht in Aden von Seite der meteorologischen Gesellschaft in Bombay.

Das Anlaufen von *Steamer Point* unterliegt keinerlei nautischen Schwierigkeiten; der hohe *Djebel Shamsan,* der Gipfel des Felsmassivs von Aden, gibt eine sehr gute Marke, auch bei Nachtzeit, für das sich annähernde Schiff ab; aber zum Einlaufen muss die Tageshelle abgewartet werden. Die Wasserstandssignale werden nämlich nur bis zum Anbruche der Dämmerung gegeben und bei Morgengrauen wieder aufgenommen. Ein unbequemes Hindernis für die Manöver der ein- und auslaufenden Schiffe wird durch das Wrack des Dampfers der französischen *Messageries Maritimes* Anadyr gebildet, welches Schiff, etwa ein Jahr vor dem Besuche von Aden durch Zrinyi, beim Auslaufen von *Steamer Point* durch einen eben anlangenden Dampfer derselben Gesellschaft in den Grund gebohrt worden ist. Die Masten sowie der obere Theil des Deckaufbaues von dem gesunkenen Schiffe ragen über den Wasserspiegel hervor. Die Sprengung des Wracks war von Seite der ostindischen Regierung bereits angeordnet worden.

Die Stadt **Aden** soll gegenwärtig an 30 000 Einwohner, *Steamer Point,* nach Abschlag der Garnison, an 4000 Einwohner zählen. Der Hauptstock der Bevölkerung sind Araber und sehr zahlreiche Juden. Neben diesen beiden Volksstämmen fallen dem Aden besuchenden Fremden zunächst die hier recht zahlreichen **Somalis** auf. Die Angehörigen dieses Stammes fallen eben nicht allein durch ihre Zahl, sondern auch durch ihr Äußeres auf. „Die Somalis sind

schlank und hochgewachsen,“ schreibt Fregattenkapitän Khittel, von „schwarzbrauner Hautfarbe, haben tiefschwarze Augen, blendend weiße Zähne und ein lockiges Haupthaar, welches durch eine Beizprocedur mit gelöschtem Kalk eine blonde Färbung annimmt. Der Körperbau ist sowohl bei dem männlichen als bei dem weiblichen Geschlechte von dem schönsten Ebenmaße. Die Somaliweiber sind anch der Gesichtsbildung nach wirklich schön zu nennen; sie lassen dem Haare die natürliche tiefschwarze Farbe und tragen dasselbe glatt nach rückwärts gestrichen nnd da in einen Kuoten geschlnngen.

Die Somalis kommen in großer Anzahl von dem benachbarten afrikanischen Festlande nach Aden, angelockt durch den großen Verkehr von Schiffen und Reisenden, dessen Schauplatz Aden das ganze Jahr hindurch ist. Selbst Somalikinder, in oft noch sehr zartem Alter, werden nach Aden gebracbt, um dort selbständig ihren Lebensunterhalt zu suchen. Die Somalis zeigen eine große Zutbnnlichkeit zn den Fremden, von denen sie beinahe ausschließlich leben; doch sind sie keineswegs so zudringlich und werden nie so lästig, wie z. B. die Araber in Egypten. Man kann sich der mitleidigen Theilnahme nicht erwehren, wenn man Kinder beiderlei Geschlechtes, welche dem Aussehen nach nicht über drei Jahre zählen können, ganz selbständig den Kampf um ihr junges Dasein kämpfen sieht. Die Ansrüstung, welche diese splitternackt in den Straßen herumschwärmenden Kinder zu einem Erwerbe befähigt, besteht zumeist aus einem Palmenblattfächer, mit welchem sie sich an jeden in ihre Nähe kommenden Fremden andrängen und dann demselben unablässig Kühlnng zufächeln. Bei der außerordentlichen Hitze, welche in Aden das ganze Jahr über herrscht, noch vermehrt durch die felsige Beschaffenheit des Bodens, ist dies eine Dienstleistnng, die man sich recht gerne gefallen lässt und mit einem kleinen *Bakschisch* ohne Widerstreben honorirt. Ans zahllosen Reisebeschreibungen sind auch die Tancherkunststücke bekannt, welche von Somaliknaben nnd Männern nnter Bord der im Hafen liegenden Schiffe zur Belustigung der Passagiere aufgeführt werden und die zumeist darin bestehen, dass der Tauchende kleine Münzen fischt und im Munde znr Oberfläche bringt, die ihm von den vom Deck des Schiffes aus zusehenden Passagieren ins Wasser geworfen werden. Anch als Bootsführer, Lastträger u. s. w. finden die Somalis ihren Unterhalt; ihre bescheidenen Bedürfnisse sind leicht befriedigt. Ältere Männer des Somalistammes findet man auch als Polizeisoldaten angestellt.“

Die Polizei ist in Aden auf das beste organisirt. Das recht zahlreiche Corps besteht der größten Zahl nach aus indischen Spahis. Die im Dienste stehenden Abtheilungen der Wachmannschaften sind sowohl in der eigentlichen Stadt Aden als in *Steamer Point*, sowie auf beiden diese Orte verbindenden Straßen in vielen, nie sehr weit voneinander postirten Wachhäusern untergebracht. Die Polizeimannschaft nnterscheidet sich in ihrem Äußeren von den englisch-ostindischen Fußtruppen nnr durch den Turban, welcher bei den ersteren mit einer kegelförmig hervorragenden rothen Spitze versehen ist; auch tragen die Polizeileute zum Zeichen ihres Dienstes den bekannten englischen Polizeistock. Die Wachhäuser sind gewöhnliche *Bungalows*, welche auch als Wohnhänser für die Mannschaft dienen nnd durch die Aufschrift *Police Station* gekennzeichnet sind. Die zwischen den einzelnen Stationen fleißig und in großer Anzahl patroullirenden Polizeilente haben nicht allein die Aufgabe, die Eingeborenen, bei welchen sie in hohem Ansehen stehen, zu überwachen, sondern es zählt sichtlich auch zu ihren Aufgaben, die Fremden vor jeder Übervortheilung oder Belästignng seitens der Eingeborenen wirksam zu schützen. Diese

Einrichtung fällt besonders jenen Reisenden in angenehmster Weise auf, welche eben vor kurzer Zeit den unablässigen Kampf durchfechten mussten, den man in jedem egyptischen Hafenorte, sowie in den meisten Orten der Levante, mit überlästig Zudringlichen aller Art zu bestehen hat. In Aden sind alle die Dienstleistungen, welche der Fremde meist in die Lage kommt von Einheimischen beanspruchen zu müssen, genau tarifirt; die bezüglichen Tarife sind mittels deutlicher Tafeln an jedem Polizei-*Bungalow* in englischer und französischer Sprache angeschlagen; damit aber diese Tarife auch eingehalten werden, nähert sich jedem Fremden, welcher sich in eine Verhandlung mit einem Bootsführer, Wagenkutscher oder dergleichen einlässt, unaufgefordert ein Wachmann, welcher vorläufig stummer Zeuge der im Zuge befindlichen Vereinbarung bleibt, aber sofort eingreift, wenn das Interesse des Fremden dies erfordern sollte. „Es ist dies eine Einrichtung," schreibt der Commandant der Zrinyi, „die man sich in mancher europäischen Großstadt zum Muster nehmen könnte."

Steamer Point ist mit Aden und Aden mit dem am Festlande liegenden arabischen Dorfe *Sheikh Othman* durch fahrbare Straßen verbunden. Die weitere Verbindung mit dem Inneren, auch mit der Sultansresidenz Lahey, ist nur auf Karawanenwegen möglich, die nicht durchaus als fahrbar bezeichnet werden können. Die erstgenannte Straße hat ihren Ausgangspunkt bei dem Gouvernementsgebäude in *Steamer Point.* Sie läuft in östlicher Richtung, führt an den Kohlendepots der *Peninsular and Oriental Company* und jenen der *Messageries Maritimes,* dann an einer größeren Eisfabrik vorbei. Als vorzüglich angelegte und in Stand gehaltene Kunststraße führt dieser Weg über das Araberdorf Maala oder Mahalah, wo sie in Serpentinen anzusteigen beginnt, um den Rücken des Kraterfelsens in einem ausgesprengten Engpass zu übersteigen. Der wichtige Straßenpunkt an diesem Engpasse ist stark befestigt.

Die zweite Fahrstraße zweigt bei dem eben früher genannten arabischen Dorfe Mahallah ab, führt entlang des Hafenufers gegen den Isthmus, woselbst das Felsenmassiv der Halbinsel schroff gegen das flache arabische Küstenland abfällt. Durch ein befestigtes Thor ziehend, führt diese Straße zunächst auf eine weite Ebene, welche nach den auf derselben befindlichen militärischen Etablissements den Namen *Aden Camp* angenommen hat. Auf dieser Ebene befindet sich nämlich ein weitläufiges Barackenlager, welches imstande ist, eine bedeutende Truppenmacht zu beherbergen. Gegen den Isthmus zu ist dieses Barackenlager durch eine starke, mit einem Vorgraben versehene Mauer abgesperrt. Zwei Thore führen durch diese Mauer ins Freie und Militärwachen führen hier eine sehr strenge Controle über alle ein- und auspassirenden Personen. Man wird durch diese scharfe Controle mehr als durch anderes daran gemahnt, dass Aden vor allem eine Festung ist und sein will, eine der Hochwarten, wie England sie längs der großen Seehandelswege aufzurichten versteht; Aden schließt sich in dieser Hinsicht an Gibraltar und Malta an.

Verfolgt man vom Abzweigungspunkte aus die Straße weiter in der Richtung gegen die Stadt Aden, so kommt man bald an die einzige Stelle auf der sonnendurchglühten Felsenhalbinsel, an welcher das Auge durch einige Vegetation erfreut wird. Diese wohlthuende Oase in der Steinwüste ist ein Product der Kunst; die Officiere des *Aden Camp* haben sich durch jahrelange Mühe unter Aufwand großer Kosten und mit viel Geduld einen reizenden schattigen Garten geschaffen, welcher von Bäumen und Schlinggewächsen durchzogen ist, aber allerdings nur wenige Quadratmeter Fläche bedeckt.

Digitized by Google

Im weiteren Verlaufe der Fahrstraße gegen Aden zu führt der Weg zweimal durch in den lebendigen Felsen gehauene Tunnele. Diese sind so schmal, dass ein Ausweichen von Fuhrwerken in demselben nicht statthaben kann. Der längere der beiden Tunnele besitzt deshalb in der Mitte seiner Ausdehnung eine kreisrunde Ausweichstelle. Tag und Nacht sind diese beiden Tunnele durch Petroleumlampen ausgiebig beleuchtet. Jene Strecke der Straße, welche zwischen diese beiden Tunnele fällt, zieht in Serpentinen über die Felsen dahin; diese Serpentinen schließen das durch ein eigenes Fort vertheidigte Artillerie-arsenal ein. Bei dem Austritte aus dem zweiten Tunnel erfolgt die Vereinigung mit einer directen Verbindungsstraße, die von *Steamer Point*, die Halbinsel durchquerend, nach Aden führt. Beide Straßen werden nachts ausgiebig durch Petroleum erleuchtet erhalten; Gaswerke gibt es nämlich in Aden nicht.

Die Fahrt auf der directen Straße zwischen *Steamer Point* und Aden führt an den großen weltberühmten Wasserreservoirs vorbei, deren Anlage bis in die Zeit der zweiten persischen Invasion des Yemen circa 600 Jahre n. Chr. zurückreichen soll; bis vor nicht allzulanger Zeit war die ganze Halbinsel ausschließlich auf den Wasserbezug angewiesen, welcher durch diese Sammler des hier spärlich genug fallenden Regenwassers mittels Leitungen nach Aden und *Steamer Point* ermöglicht wurde. Bald nahm man aber noch eine andere, ebenfalls vor sehr langer Zeit schon erbaute Wasserleitung zuhilfe, die in einer Länge von sieben Meilen vom Dorfe *Sheikh Othman* auf dem Festlande nach der Halbinsel führt. Gegenwärtig aber sind es nur mehr die Eingeborenen, welche sich mit dem Wasser dieser alten Wasserleitungen für alle Zwecke begnügen: die Europäer haben Grund zu der Annahme gefunden, dass das Trinken des Leitungswassers der Gesundheit gefährlich sei und benützen deshalb hiezu nur destillirtes Wasser. Zahlreiche mächtige Destillatoren sind für diesen Zweck in Thätigkeit.

Die Regierung unterhält zwei Destilliranlagen; die eine befindet sich in *Steamer Point*, die andere in Aden. Jede dieser Anlagen besitzt drei Destillatoren und die beiden Etablissements versorgen alle Festungen und Forts, die Truppenlager, Kasernen, Polizeistationen, Regierungsgebäude u. s. w. mit dem erforderlichen Trinkwasser. Die große englische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die *Peninsular and Oriental Steam Shipping Company*, im allgemeinen und auch von uns öfters schon einfach als die *Peninsular and Oriental Company* bezeichnet, unterhält zwei Destillatoren für die Bedürfnisse ihrer eigenen Schiffe. Außerdem gibt es aber noch zwei private Firmen in *Steamer Point*, welche Destillatoren besitzen und mit dem Verkaufe des erzeugten Trinkwassers in Concurrenz stehen. Diese Firmen sind: die *Aden Coal Company* (Hedyff), welche zwei Destillatoren und eine große (nach dem Ammoniakprocess arbeitende) Eismaschine besitzt, und die Firma Luke Thomas & Co., ebenfalls in *Steamer Point*, welche zwei Destillatoren und eine Eismaschine (letztere nach dem Cither-Process) in Arbeit erhält.

Sämmtliche Destillatoren sind nach dem System *Normandy* construirt. Eine jede einzelne dieser Destillirmaschinen ist imstande, 30 *t* Wasser täglich zu liefern.

Der verfügbare Vorrath an gutem, gesundem Trinkwasser ist demnach in *Steamer Point* immer ein ausreichender, und ein Schiff, welches Aden anzulaufen Veranlassung hat, kann also rücksichtlich der Ergänzung seiner Trinkwasservorräthe nicht so leicht in Verlegenheit gerathen oder zu unangenehmen Zeitverlusten gezwungen werden.

Digitized by Google

Auch die sonstigen Ressourcen für die Schiffahrt sind hier genügende. Docks gibt es zwar keine; doch können für kleinere Reparaturen an dem schwimmenden Schiffe immerhin die Werkstätten eine Aushilfe bieten, welche mit zwei Werften verbunden sind, deren Bestimmung es ist, den Bau und die Reparatur der kleinen Servitutsfahrzeuge und Flottanten für die *Peninsular and Oriental Company*, die *Messageries Maritimes* u. s. w. auszuführen. An Lebensmitteln ist wohl das Nothwendige immer bei privaten Firmen aufzutreiben; Fregattenkapitän Khittel nennt nach den ihm vom k. u. k. Consularfunctionär ertheilten Informationen die große parsische Firma Muncherjee, Ednljee & Meneckjee als diejenige, welche die Verproviantirung aller Aden anlaufenden Kriegsschiffe zu besorgen pflegt. Der größere Theil der noch am Platze ansässigen Handelsfirmen befasst sich, der gleichen Quelle zufolge, hauptsächlich mit dem Vertrieb europäischer Industrie- und Luxuswaren, sowie geistiger Getränke. Auch besteht ein localer und Ausfuhrshandel mit arabischen Producten, welche auf dem Karawanenwege nach Aden und von da nach *Steamer Point* gelangen. Unter den auf diesem Wege zur Ausfuhr von Aden gelangenden Waren nimmt der arabische Kaffee eine erste Stelle ein; nächst dem Kaffee figuriren Harze, Gewürze, Felle und Weihrauch. Der bedeutendste Artikel, welcher zur Einfuhr gelangt, um in gleichem Maße wieder ausgeführt zu werden, ist hier unstreitig die Steinkohle, welche den Hauptbedarf der vielen hier anlaufenden Dampfer aller Flaggen bildet. Ebenso wie arabische Artikel ihren Weg nach Aden finden, um hier zu Ausfuhrsgegenständen zu werden, ist Aden auch ein Entrepôt für europäische Artikel der verschiedensten Art, die von den rückkehrenden Karawanen nach dem Inneren Arabiens verfrachtet werden. Alle diese Bewegungen von Handelsgütern, über welche uns keine detaillirten Statistiken zugänglich geworden sind, erreichten ihrem Umfange nach (im Jahre 1887) den Wert von 1 870 507 £ in der Einfuhr und von 1 507 718 £ in der Ausfuhr. Die Differenz mag ziemlich genau jene Werte darstellen, welche von der englischen Besatzung und den wenigen europäischen Residenten zum Consum benöthigt werden. Von den angegebenen Werten entfallen auf England 155 670 £ von der Einfuhr und 337 724 £ von der Ausfuhr.

Der Geldverkehr in Aden geschieht auf Basis des englischen Pfundes Sterling; bemerkenswert ist, dass das Pfund in den Banken zu 14 Rupien, aber im Handel, sowie bei den Regierungsstellen, als Post, Telegraph u. s. w. nur zu dem sogenannten Regierungscurso von $13^1/_2$ Rupien angenommen wird.

Der Telegraphenverkehr wird auch hier von der *Eastern Telegraf Company* besorgt. Es gehen von hier submarine Kabel nach Zanzibar, nach Suez, und zwei Kabel nach Bombay. Die Postbeförderung geschieht durch alle Dampfer der großen Schiffahrts-Gesellschaften; vornehmlich sind diese letzteren die *Peninsular and Oriental Company*, die *Messageries Maritimes*, der Österreichische Lloyd, der Norddeutsche Lloyd, die Italienische und die Niederländische große Schiffahrts-Gesellschaft. Die Hauptlinien, welche Aden berühren, sind jene nach Europa und von Europa über Bombay oder Colombo nach Indien, China, Japan und nach Australien.

Die Fahrordnungen der englischen und französischen Gesellschaften sind derart eingerichtet, dass schon diese Gesellschaften einen wöchentlichen Dienst von und nach Europa besorgen; dazwischen fallen noch die Dampfer unserer, sowie der italienischen und der holländischen Gesellschaft.

Digitized by Google

Eine Eigenthümlichkeit, auf welche eigens aufmerksam gemacht werden darf, ist es, dass die in Aden für Europa zur Aufgabe gelangenden *Post Office Orders*, d. i. die Geldanweisungen, eine sehr geraume Zeit brauchen, bis sie in die Hände der Adressaten in Europa gelangen; denn sie werden — wahrscheinlich aus Gründen der administrativen Abhängigkeit Adens von Bombay — über diesen letztgenannten Ort und von da erst über London weiter expedirt. Man denke sich den Umweg, welchen eine solche, von Aden z. B. nach Pola oder Triest gesendete Geldanweisung zu machen hat! Den in Aden residirenden Engländern ist diese etwas schwerfällige postalische Einrichtung hauptsächlich aus dem Grunde weniger lästig, weil sie, wie alle Engländer, von der Institution der Geldanweisungen nur einen sehr beschränkten Gebrauch machen, da alle Zahlungen beinahe ausnahmslos mittels *Cheques* erfolgen.

Seinem Klima nach ist Aden unstreitig als einer der heißesten Orte der bewohnten Erde, wenn nicht als der allerheißeste anzusehen. Fast durch das ganze Jahr hindurch herrscht hier eine drückende, trockene Hitze, welche ganz besonders in den Monaten Mai und September, d. i. zur Zeit des Einsetzens und des Absterbens des südwestlichen Monsoons, sich bis zur Unerträglichkeit steigert. Selbst dieser in der Richtung von der See her kommende Monsoon bringt, da er über zu gering ausgedehnte Seeflächen gestrichen ist, bevor er Aden erreicht, beinahe gar keine Abkühlung und Erleichterung. Auch sind die Niederschläge nur sehr geringe, welche dieser Seemonsoon bringt. Der Feuchtigkeitsgehalt der Luft ist das ganze Jahr über nur ein minimaler, der Regen nie sehr ausgiebig, immer ein seltenes Ereignis. Man rechnet durchschnittlich im Jahre einen stärkeren Regentag, in einer drei- bis vierjährigen Periode höchstens verzeichnet man Regen, welcher durch 3—4 Tage anhält.

Bei alledem kann man den in Aden im allgemeinen herrschenden Gesundheitszustand nicht eben als einen ungünstigen bezeichnen, besonders wenn man die mehr oder minder einheimische Bevölkerung in Betracht zieht. Die Lebensverhältnisse dieser sehr armen Classen der Einwohnerschaft, ihre Wohnung, Nahrung, die Reinlichkeit u. s. w. lassen in sanitärer Beziehung ziemlich alles zu wünschen übrig; trotzdem ist Aden von vielen Krankheiten nahezu frei, welche an anderen tropisch heißen Orten einen unheilvollen Einfluss üben. Dazu gehören vor allem die bösen Tropenfieber, und überhaupt alle auf Malaria zurückführbaren Krankheiten. Man hat die Ansicht ausgesprochen, dass gerade der Mangel an Wasser und das vollständige Fehlen jeder Vegetation in dieser Beziehung als eine günstig wirkende Ursache angesehen werden dürfen. Die Krankheiten, welche nach Aussage der Adener Ärzte hier unter der eingeborenen Bevölkerung am meisten dominiren, sind die Tuberculose und verschiedene Hautkrankheiten. Bei dem großen Schiffsverkehre, welcher in Aden stattfindet, ist es begreiflich, dass die Einschleppung der Cholera zu wiederholtenmalen nicht hat vermieden werden können; aber auch in diesen Fällen scheint die absolute Trockenheit der Luft günstig eingewirkt zu haben, denn in keinem Falle hat diese Seuche in Aden die Grenzen der eigens für die Behandlung derselben schleunigst eingerichteten Lazarethe überschritten.

Die in Aden lebenden Europäer haben allerdings unter der großen Hitze und der steten Trockenheit der Luft zu leiden. Auch sie entgehen, trotz aufmerksamer und rationeller Pflege des Körpers, nicht leicht den hier so sehr verbreiteten Krankheiten der Haut; auch werden sie von Dyssentrien und Erkrankungen der Leber heimgesucht. Als Folge der Lufttrockenheit treten auch vielfach Erkrankungen der Respirationsorgane auf.

Digitized by Google

Mit Krankenhäusern ist Aden ausreichend versorgt. Die englische Garnison verfügt über zwei Spitäler, welche wie alle solche Anstalten in englischen Händen sich durch sehr rationelle Einrichtung und durch eine mustergiltige Reinlichkeit angenehm bemerkbar machen. Die Stadt Aden erhält ein Civilspital mit einem Belagraume von 100 Betten in der Stadt selbst, während ein anderes kleineres Civilspital in *Steamer Point* von der englischen Regierung erhalten wird. Das erstere ist für die Einheimischen aller Classen bestimmt, das letztere mehr für Durchreisende, für Angehörige der Bemannungen der vielen hier passirenden Schiffe u. s. w.

Ganz selbständig ist noch ein kleines Krankenhaus in *Steamer Point*, mit Raum für etwa 25 Patienten, oder eigentlich Patientinnen, da dieses Spital ausschließlich für einheimische Weiber bestimmt ist, welche in dem, jedem Hafenorte leider unentbehrlichen Dienste der *Venus vulgivaga* erkrankt sind.

Der Aufenthalt S. M. Schiffes Zrinyi auf dem Ankerplatze von *Steamer Point* währte bis einschließlich des letzten Tages des Maimonates. Während dieser Zeit hatten Commandant und Stab der Corvette sich verschiedener sympathischer Kundgebungen zu erfreuen. Der englische Gouverneur, Brigade-General J. Jopp, welchem der Schiffscommandant in Begleitung des Vice-Consuls seine Aufwartung gemacht hatte, zeichnete den Commandanten in verschiedener Weise aus und gab demselben zu Ehren ein Diner, welches in dem Gouvernements *Bungalow* stattfand, das mitten in den Truppenbaracken von *Steamer Point* gelegen ist. Gleich nach dem Einlaufen war Zrinyi von Seite des im Hafen von *Steamer Point* zur Verfügung des Gouverneurs liegenden Kriegsschiffes Mayo begrüßt worden, welche Höflichkeit seitens der Zrinyi in der international üblichen Weise erwidert wurde.

Besonders auszeichnend und zuvorkommend benahm sich dem Commandanten und dem Stabe der Zrinyi gegenüber die kleine in Aden ansässige Colonie italienischer Staatsangehöriger. Diese Herren veranstalteten zur Feier der Anwesenheit der Zrinyi ein festliches Dejeuner, welches unter dem Präsidium der beiden angesehensten Mitglieder der Adener italienischen Gesellschaft stattfand. Es sind dies: Cavaliere Agostino Burgarella Ajola, Besitzer der großen Salinen zu Aden, welche einen großen Theil von Hindostan mit Seesalz versorgen, und Conte Luigi Penazzi, ebenfalls bei dem Betriebe dieser Salinen betheiligt und zu den berühmtesten italienischen Afrikaforschern zählend.

Das Kriegsschiff Mayo, welches eben früher erwähnt worden ist, ist ein neues, damals eben erst kürzlich seitens der britisch-ostindischen Regierung von der *British-India-Steam-Navigation-Company* angekauftes Schiff; es hatte die Bestimmung erhalten, für Truppentransporte verwendet zu werden und führt gar keine Geschütze. Seine Transportfähigkeit erreicht 700—900 Mann. Die Bemannung besteht aus lauter Indiern, mit Ausnahme des Commandanten, der drei Seeofficiere und der drei Maschinen-Ingenieure.

Während des Aufenthaltes der Zrinyi in *Steamer Point* lief daselbst das nordamerikanische Kriegsschiff Alliance[1]) ein. Die Schiffscommandanten wech-

---

[1]) **Alliance**, Kreuzer 3. Classe oder Kanonenboot des Typ **Adams**, 1375 *t*, 668 *ind. e.* 56 *m* lang, 11 *m* breit, 4,3 *m* tief. Barktakelage, vier glatte 9-Zöller, ein gezogenes 8"iges convertirtes Palliser-Rohr, ein 60-pfündiger Hinterlader; zwei leichte Geschütze, drei Mitrailleusen; 10 Meilen Fahrtgeschwindigkeit. Holzschiff, im Jahre 1876 erbaut.

selten in der üblichen Weise Besuche und es stellte sich heraus, dass die Alliance beinahe die gleiche Reiseroute vorgeschrieben bekommen hatte wie die Zrinyi. Das Schiff war über Gibraltar und durch den Suezcanal gekommen und sollte nach Berührung von Colombo, Singapore, Shanghai nach Chemulpo dampfen, um sich dort der nordamerikanischen Escadre der ostasiatischen Station anzuschließen. Diese beinahe identische Reiseroute eröffnete die angenehme Perspective öfteren Zusammentreffens, welche auch wirklich zur Thatsache wurde.

Für die eigenen Schiffsbedürfnisse hatte Zrinyi in Aden nicht viel zu sorgen. Der ziemlich erschöpfte Kohlenvorrath wurde durch Einschiffung von 110 *t* ergänzt; Lebensmittel waren in Port Saïd ausreichend ergänzt worden, so dass man hier sich auf den Ankauf von geringen Mengen an Wein und Zwieback beschränken konnte. Das Einschiffen der Kohle, welche von der Firma *Cory Brothers* bezogen wurde, ließ der Commandant der großen Hitze wegen durch contractlich aufgenommene Somalis durchführen.

Es begegnete einiger Schwierigkeit, für die bevorstehende längere Seefahrt nach Ceylon den aus hygienischen Gründen sehr wünschenswerten Vorrath an frischem Fleisch oder an lebendem Schlachtvieh zu acquiriren, da unter dem in Aden vorhandenen Vieh eben die Klauenseuche herrschte. Es gelang endlich, einen vollständig gesunden Schlachtochsen aufzutreiben.

Das Schiff und die Takelage wurden für die bevorstehende Traversade in beste Ordnung gesetzt und am Abend des letzten Mai war Zrinyi reisefertig.

Digitized by Google

5. Von Aden nach Colombo auf Ceylon.

Am 1. Juni, um 8 Uhr morgens, verließ die Zrinyi unter Dampf den Ankerplatz von *Steamer Point*. Bis zum 4. Juni dauerte die Fahrt des Schiffes im Golfe von Aden. Man hatte auf dieser Wegstrecke leichte wechselnde Brisen, welche aber stets von einer langen Dünung begleitet waren, die das Schiff fortwährend in heftigen Schlingerbewegungen erhielt. Um dem nach der arabischen Küste hin abdrängenden Strome entgegen zu arbeiten und mehr Weg nach Osten zu machen als die leichten und wechselnden Brisen dies ermöglicht hätten, nahm man zweimal die Maschine in Verwendung.

Die Details der Fahrt durch den Golf von Aden waren die folgenden: Nach dem Auslaufen wurden gegen leichten Ostwind 55 Seemeilen unter Dampf zurückgelegt; um $4^1/_2$ Uhr nachmittags des 1. Juni setzte man bei leichtem aufspringenden südlichen Winde alle Segel. Das Schiff erreichte eine Geschwindigkeit von nur zwei Meilen in der Stunde, aber in günstigem Curse. Schon um Mitternacht flaute der südliche Wind ab und um 3 Uhr morgens stellte sich abermals leichte Gegenbrise ein. Es wurde nun neuerdings gedampft und um die Mittagsstunde des 2. Juni hatte das Schiff 47° 9′ östlicher Länge bei 12° 40′ nördlicher Breite erreicht. Nachmittags setzte ausgesprochener Südwest ein, wodurch man in die Lage kam, auf die Dienste der Maschine wieder verzichten zu können. Aber schon in den Morgenstunden des 3. Juni war die unter Segel erreichbare Geschwindigkeit auf $1—1^1/_2$ Meilen in der Stunde gesunken und der Mittagspunkt des 3. Juni, welcher eine Breite von 13° 7′ und eine Länge von 48° 5′ aufwies, lieferte den Beweis, dass das Schiff um mehr als 28 Seemeilen in nordöstlicher Richtung durch die gegen die arabische Küste setzenden Strömungen aus seinem Curse gedrängt worden war. Es war dies die Ursache, aus welcher man sich zum zweitenmale zur Inanspruchnahme der Maschine veranlasst sah. Am Mittag des 4. Juni war bei einer Breite von 12° 39′ eine Länge von 50° 57′ erreicht; und als um 4 Uhr nachmittags Cap Guardafui schon nahe an der Dwarsrichtung lag, setzte frischer Südwind mit rasch und bedeutend zunehmendem Seegange ein. Die Stetigkeit des steifen Windes, sowie die Länge der anwachsenden Dünung ließen es mit Sicherheit erkennen, dass man es diesmal nicht mehr mit einem durch locale Einwirkungen beherrschten Winde, sondern mit dem wirklichen Südwest-Monsoon zu thun hatte. Man legte die Corvette mit den Mars- und Bramsegeln an den Wind und ließ die Kesselfeuer abbrennen. Über Nacht frischte der Südwind bis zu der Stärke 6 auf; das Schiff legte 5·7—6·7 Meilen in der Stunde zurück. Das schwere massige Gewölk benahm

Digitized by Google

die wünschenswerte Aussicht; als der Mittagspunkt des 5. Juni eine Breite von 12° 59′ und eine Länge von 33° 10′ ergab, also das Schiff sich nur 22 Meilen von der Küste von Socotra entfernt befand, war doch von den hohen Gebirgen dieser Insel, die bis zu einer beträchtlichen Höhe aufsteigen, nichts wahrzunehmen. Erst um $1^1/_2$ Uhr nachmittags konnte die Nordwestspitze von Socotra dwars gesichtet werden. Mit 6—7 Meilen Fahrt segelnd, doublirte die Corvette um 2 Uhr nachts die Nordostspitze von Socotra und nahm hierauf den Curs gegen das Leuchtfeuer von Minicoi auf der nördlichsten der Malediven-Inseln. Hiemit begann der erste Theil der Traversade des nördlichen Indischen Oceans, welche die Zrinyi auf dieser Reise zu vollführen hatte.

Diese Traversade wurde mit Hilfe des zu seiner vollen Stärke entfalteten, der Jahreszeit zukommenden südwestlichen Monsoons mit entsprechender Raschheit vollführt. Schon am 6. Juni war der Wind in eine steife sturmartige Kühlte übergegangen; ein kolossaler Seegang begleitete den Monsoon. Das Schiff arbeitete mit verhältnismäßig guter Fahrt schwer in dem formidablen Seegang, hatte sehr heftige Schlingerbewegungen und konnte, da die Richtung des Seeganges immer um etwa zwei Striche schraaler war als der Wind, nie näher als acht Striche an dem Winde gehalten werden. Das Schiff befand sich eben in jener Zone, welche in den verschiedenen nautischen Behelfen übereinstimmend als die der stärksten Entwicklung des südwestlichen Monsoons bezeichnet wird; und die oft für etwas übertrieben gehaltenen Angaben der Segelhandbücher bewahrheiteten sich hier vollständig. Unter dicht gereeften Marssegeln und dem einfach gereeften Focksegel erreichte die Corvette Geschwindigkeiten von neun Meilen, hatte die Leerüsten constant unter Wasser, und das Wasser strömte durch die Fallreepspforten und die Wasserablaufsröhren über Deck. Man konnte nicht mehr den directen Curs gegen Minicoi einhalten, sondern musste der See die Concession machen, den Curs etwas mehr von dem Winde weg zu halten. Der Schiffscommandant benützte die sehr schwere See, um einige der ihm aufgetragenen Versuche über die Wirkung von Öl auf die Meereswellen durchzuführen; wir werden auf die bei diesen Versuchen gemachten Erfahrungen noch zurückkommen.

Am 6. Juni, um $^3/_4$2 Uhr nachmittags, erhielt das Schiff eine besonders schwere Sturzsee von Steuerbord vorne in der Gegend der Fockwandteu. Diese Sturzsee richtete arge Verwüstungen an. Sie brach die eingelegte und angesorrte Backspiere, drückte die Steuerbords-Deckbordwand von der Fockrüste bis zu dem vorderen Drehkrahne der Dampfbarkasse ein, so dass die Reeling gänzlich deformirt und die ganze Kalfaterung geöffnet wurde. Die Wassermassen stürzten von einer Höhe von 7—8 *m* auf Deck, überfluteten dasselbe vollständig, so dass die auf Deck befindliche Mannschaft eine zeitlang bis zu den Knien im Wasser stand und die Mahlzeit der eben zum „Schaffen“ (bekanntlich der Seeausdruck für die auch unter Sturm und Wetter nothwendige Verrichtung des Essens) gerufenen dienstfreien Mannschaftsdivision wurde hinweggespült. Man musste, um der Wiederholung solcher Vorkommnisse so gut als möglich vorzubeugen, noch etwas mehr aus dem Curse nach Lee gehen. Auch ließ der Commandant, um für alle Fälle die Dampfpumpe zur Verfügung zu haben, einen der Schiffskessel heizen.

Die schwer beschädigte Bordwand wurde sofort in provisorischer Weise einer Reparatur unterzogen; es zeigte sich, dass die Bordwand diesen mächtigen Anprall wohl besser ausgehalten hätte, wenn die, die innere Versteifung der

Digitized by Google

Bordwand bildenden eisernen Rippen, sich nicht in einem etwas deteriorirten Zustande befunden hätten. Zrinyi zeigte sich eben in diesem Falle als dem bekannten Nachtheile der Schiffe unterworfen, die nach dem sogenannten *Composite*-System erbaut sind; die vollständige Bekleidung der Eisentheile durch die hölzerne Beplankung macht es nicht möglich, der durch Rost mit der Zeit eintretenden Abnützung und Schwächung der inneren Baubestandtheile die nöthige controlirende Überwachung zutheil werden zu lassen. Ganz besonders kommt dies naturgemäß dann in Betracht, wenn ein Schiff das schon ziemlich respectable Alter der Zrinyi erreicht hat.

Der Monsoon dauerte in der größten Stärke bis zum Passiren des sogenannten Achtgrad-Canals, welche Passage am 12. Juni stattfand. Von da an konnten wieder mehr Segel geführt und die Fahrt bis an die Küste von Ceylon mit Geschwindigkeiten von 6—8 Meilen in der Stunde fortgesetzt werden. Vom 10. Juni an setzten, beinahe allstündlich, mehr oder weniger starke Regenböen ein. Die Wassermasson, welche sich bei diesen Böen meistens entluden, verdienten in vollster Weise die Bezeichnnng als tropische Regengüsse.

Die von der Corvette verzeichneten Mittagspunkte während der oceanischen Traversade waren die folgenden:

6.	Juni	12° 45'	nördl.	Breite	und	56° 28'	östl. Länge
7.	„	12° 43'	„	„	„	59° 26'	„ „
8.	„	12° 22'	„	„	„	62° 4'	„ „
9.	„	11° 14'	„	„	„	64° 35'	„ „
10.	„	9° 58'	„	„	„	66° 56'	„ „
11.	„	9° 4'	„	„	„	69° 17'	„ „
12.	„	8° 10'	„	„	„	72° 3'	„ „
13.	„	7° 45'	„	„	„	74° 25'	„ „
14.	„	7° 24'	„	„	„	76° 43'	„ „
15.	„	7° 0'	„	„	„	79° 38'	„ „

Die bemerkenswerteren, innerhalb 24 Stunden gesegelten Generaldistanzen waren die nachstehend angegebenen:

Am	10.	Juni	159 *m*
„	11.	„	145 „
„	12.	„	171 „

Am 12. Juni, Abends um 6 Uhr 32 Minuten, kam das Leuchtfeuer von Minicoi in richtiger Peilung in Sicht. Man passirte dasselbe auf 8 Meilen südlich und hatte es um 9 Uhr abends dwars. Hinter den Korallenbänken der Malediven-Inseln ließen See und Wind merklich nach, so dass die Fahrt des Schiffes auf kaum 5 Meilen herabgieng. Die Missgissungen ergaben hier einen Gegenstrom von 0·2—0·6 Meilen in der Stunde, welcher erst in 77° östlicher Länge aufhörte. In diesem Meerestheile beobachtete man ein besonders starkes Leuchten des Meeres, dessen Intensität namentlich an den Kämmen der Wellen sich in prachtvoller Weise steigerte.

Am 14. Juni, als das Schiff den weiter oben angegebenen Mittagspunkt erreicht hatte, musste dasselbe, nach dreistündiger Fortsetzung seines Weges, den Punkt erreicht haben, wo auf 28 Meilen südlich von der Wadge-Bank, nächst Cap Comorin, die Seekarten 85 Faden Grundtiefe angeben. Der Schiffscommandant beschloss hier eine Tieflothung vornehmen zu lassen, welche einerseits zur Verification der Position des Schiffes dienen, anderseits ein Beobachtungsversuch mit den mitgenommenen Thompson'schen Lothapparaten sein sollte. Die angestellten Lothungen ergaben mit dem Navigations-See-

lothe 82·8 Faden und mit dem chemischen Lothe 85 Faden. Fregattenkapitän Khittel fand sich von der Functionirung der beiden äußerst sinnreichen Versuchsapparate vollkommen befriedigt.

In den Morgenstunden des 15. Juni befand sich die Corvette nur mehr 88 Meilen vom Hafen entfernt. Bekanntlich ist die westliche und südliche Küste von Ceylon während der Dauer der Herrschaft des südwestlichen Monsoons sehr schwer anzulaufen und man geräth meistens in die Gefahr, während der dunklen, unsichtigen Nächte auf Legerwall beiliegen zu müssen, um für das Anthun der Küste bessere Verhältnisse bei Tage abzuwarten. Diese Umstände hatten auch den Ausschlag dafür gegeben, dass in das ursprüngliche Reiseprogramm der Zrinyi der Besuch des Hafens von Colombo erst auf der Rückreise, während der Jahreszeit des nordöstlichen Monsoons in Aussicht genommen worden war. Nachdem nunmehr, auf Grund von speciellen Befehlen, welche den Besuch von Colombo in die Ausreise verlegt hatten, dieser Hafen bei dem vollentfalteten südwestlichen Monsoon anzulaufen war, sah sich der Commandant wenigstens zu der Vorsicht gedrängt, den Fortschritt seiner Fahrt so einzurichten, dass das Schiff jedenfalls bei Tage vor Colombo ankommen möge. Es wurden deshalb um $^1/_2$6 Uhr morgens des 15. Juni, wie schon erwähnt, 88 Meilen von Colombo entfernt, die sämmtlichen Dampfkessel in Betrieb gesetzt, aber die Quersegel noch solange mit in Gebrauch behalten, als sie zu einer Vermehrung der Schiffsgeschwindigkeit beitragen konnten.

Um $^1/_2$12 Uhr vormittags wurden endlich alle Segel geschlossen und um die Mittagsstunde befand sich das Schiff nur mehr 11 Seemeilen von dem Hafen von Colombo entfernt.

30 Minuten nach der Mittagsstunde sichtete man das Leuchtfeuer von Colombo; um 1 Uhr 10 Minuten hielt die Corvette vor der Hafeneinfahrt; der englische Hafenlootse kam an Bord, und um 1 Uhr 37 Minuten war die Zrinyi mit zwei Ankern und zwei achter ausgebrachten Trosson im Hafen vertäut.

Während des Reiseabschnittes Aden-Colombo hatte man an Bord der Zrinyi noch mehr von der Hitze zu leiden gehabt als im Rothen Meere. Auf Deck hatte man im Schatten nie unter 32° C., und wenn die Maschine in Thätigkeit war, erreichte die Temperatur im Maschinenraume meistens jene Höhe, welche sich im Rothen Meere nur an dem ungünstigsten Orte, d. i. im vorderen Kesselraume entwickelt hatte, nämlich 62° C. „Nur die Führung der Sonnenzelte, reichliche Douchebäder mehrmals des Tages und die ausgiebigste Verwendung von Windsegeln (Leinwandschläuche, welche, von dem Deck aus in die unteren Räume geführt, in diesen letzteren frischen Luftzug hervorbringen) konnten eine zwar die Sinne nur täuschende, aber doch sehr bogehrte Kühlung hervorbringen“, so lesen wir in dem Berichte des Schiffscommandanten. Auch wird in diesem Berichte bemerkt, dass die *Punkahs* sehr gute Dienste leisteten, bei deren Installirung die Rathschläge sich sehr bewährten, die man sowohl vom englischen Gouverneur in Aden, als auch vom Commandanten des Transportschiffes Mayo erhalten hatte.

Für die bei der Maschine und den Kesseln in Verwendung stehende Mannschaft ließ der Commandant über Antrag des Schiffsarztes als Erquickungsmittel Theerationen verabfolgen, welche aus 1 *g* Thee, 25 *g* Zucker und 3 *cl* Rum per Mann bestanden. Eine solche Theeration wurde für die Dauer einer Wache gegeben; als abkühlendes Getränk erhielten aber die Leute außerdem noch mit Citronensäure versetztes Wasser.

Digitized by Google

Am schwierigsten gestaltete sich die Existenz unter Deck während der Zeit, als nach dem Hereinbrechen der schweren Sturzsee am 6. Juni die gesammten Decklucken vorsichtshalber durch längere Zeit geschlossen gehalten werden mussten.

Trotz aller für die Erhaltung der Gesundheit so gefährlichen Umstände war der Commandant doch in der sehr angenehmen Lage, wahrscheinlich eben infolge der getroffenen zweckmäßigen hygienischen Preventivmaßregeln, bei der Ankunft des Schiffes in Colombo melden zu können, dass der Gesundheitszustand an Bord des Schiffes ein vorzüglicher sei. Nur der Küchenmaat hatte sich den, bei dem Dienste an dem ‚Kochherde doppelt schweren Anstrengungen einer tropischen Campagne als nicht gewachsen gezeigt, und musste in Colombo ausgeschifft und nach der Heimat rückbefördert werden. Unter der sonstigen Mannschaft hatte man nur leichtere Erkrankungen, und zwar meistens Katarrhe der Verdauungsorgane zu verzeichnen gehabt. Aber man hatte zugleich die Beobachtung gemacht, dass diese Erkrankungen meistens dann auftraten, wenn zur Bereitung der Speisen Margarin verwendet worden war. Die Verwendung dieses Fettes zur Bereitung der Mannschaftskost war ein Versuch, von dessen Fortsetzung man nun Abstand nahm; denn man hatte die Überzeugung gewonnen, dass wenigstens in heißem Klima gesundheitsschädliche Folgen von dem Genusse des Margarins besorgt werden dürfen.

Hautausschläge, sowie mehr oder minder schmerzhafte Abscesse traten unter der Bemannung allerdings auf; doch sind dies leichte Krankheitsformen, welche bei dem Eintritt in ein tropisches Klima für den Europäer unvermeidlich sind und sogar eine Bedingung des günstigen Verlaufes des Acclimatisationsprocesses zu sein scheinen; denn man hat auf mehr als einem Schiffe die Erfahrung gemacht, dass jene Leute, welche bald nach dem Eintritte des Schiffes in die Tropen an Hitzausschlag, Abscessen und Forunkeln leiden, von den schwereren Formen der Tropenkrankheiten meist verschont bleiben, während jene, die an acuten Malariaerkrankungen, an Insolation oder dergleichen starben, meist solche waren, deren Epidermis den Einwirkungen der großen Hitze hartnäckiger widerstanden hatte. —

Beim Einlaufen in den Hafen von Colombo fand man das Vereinigte Staaten-Schiff Alliance hier vor Anker. Diese Corvette hatte den Ankerplatz bei *Steamer Point* 16 Stunden früher verlassen als die Zrinyi. Es war natürlich für die Angehörigen beider Schiffe von fachmännischem Interesse, die beiden zwischen denselben Häfen in gleicher Jahreszeit gemachten Fahrten zu vergleichen. Es zeigte sich, dass die Alliance für die Fahrt von Aden nach Colombo 11 Tage, die Zrinyi 14 Tage und $5^1/_2$ Stunden gebraucht hatte. Doch hatte die amerikanische Corvette 9 Tage gedampft und nur 2 Tage gesegelt, während die Zrinyi nur 2 Tage und 5 Stunden gedampft, den ganzen übrigen Theil der Zeit aber gesegelt hatte.

Für die Ausbildung der Mannschaft war die stürmische Fahrt durch den Südwestmonsoon des Indischen Oceans zu einer allerdings harten, aber sehr lehrreichen Schule geworden. Durch zehn Tage kam das Schiff nicht aus den schwersten Rollbewegungen heraus, und dabei mussten Segel gereeft und Segel geborgen werden; die seemännische Geschicklichkeit der Mannschaft macht unter solchen Umständen begreiflicherweise rasche Fortschritte. Hingegen konnte wegen der stets heftigen Schlingerbewegungen des Schiffes der militärische Unterricht, die verschiedenen Exercitien an dem Geschütze und mit Handwaffen natürlicherweise nur in sehr beschränktem Umfange stattfinden.

Digitized by Google

6. Colombo auf Ceylon.

Die ostindische Reise S. M. Schiffes Frundsberg während der Jahre 1885/86 hat uns schon einmal die Gelegenheit geboten, anlässlich des Besuches, den das genannte Schiff den beiden Haupthäfen von Ceylon, Colombo und Point de Galle, abstattete, auch die allgemeinen Verhältnisse der Insel Ceylon in den Kreis unserer Besprechungen zu ziehen, wobei wir uns auf die trefflichen und inhaltreichen Publicationen Fergussons stützen konnten.

Wenn wir nun diesmal, anlässlich des Besuches von Colombo durch Zrinyi im Jahre 1890, der Besprechung dieses Hafens neuerdings einige allgemeine Daten über Ceylon vorangehen lassen, so geschieht dies, weil uns in der officiellen englischen *Colonial Office List* eine zwar gedrängte, aber nichtsdestoweniger auf eine gewisse Vollständigkeit Anspruch erhebende Sammlung von statistischen und allgemein orientirenden Daten über Ceylon begegnet, die geeignet erscheint, manche der in der „Reise S. M Schiffes Frundsberg" gegebenen Ausführungen bis in die jüngste Zeit zu ergänzen, vielleicht Einzelnes auch richtig zu stellen und jedenfalls jenen unserer Leser, denen das Buch über die Frundsberg nicht zur Hand gekommen sein sollte, einige Übersicht über die Verhältnisse der in alten Zeiten oft enthusiastisch besungenen, in neuerer Zeit weniger oft als sie es verdiente beschriebenen, paradiesisch schönen Insel im Süden des massigen Vorderindien zu bieten.

Ceylon liegt unter 5° 55′ und 9° 51′ nördlicher Breite und zwischen 79° 41′ und 81° 54′ östlicher Länge; die größte Ausdehnung in der Richtung von Süden nach Norden, d. i. von *Palmyra Point* bis *Dondera Head*, beträgt 266 englische Meilen; die größte Breite zwischen Colombo und Sangemankande in der westöstlichen Richtung beträgt 140,5 Meilen. Der Flächeninhalt ergibt sich mit 24 702 englischen Quadratmeilen, eine Fläche, welche etwa der Größe von Holland mit Belgien zusammengenommen gleichkommt.

Das Klima von Ceylon darf als ein für eine tropische Landschaft relativ günstiges angesehen werden. Die Hitze in den ebenen Küstenpartien, welche nur geringe Schwankungen im Laufe des Jahres aufweist, gilt als weniger drückend empfindlich als dies in den benachbarten Partien von Hindostan der Fall ist. Bei den, wie eben erwähnt, nur in nicht weiten Grenzen statthabenden Schwankungen der Temperaturen, sind die Mittelwerte hier orientirender als dort, wo weit auseinanderliegende Maxima und Minima der Wärme innerhalb des Jahres zu verzeichnen kommen; wir stehen deshalb nicht an, die von der *Colonial Office List* angeführten Mitteltemperaturen hier wiederzugeben: in den flachen Küstenpartien 27°, in der Gegend der ehemaligen Hauptstadt Kandy, 1665 Fuß über dem Meere, 25° als Mittel von zehnjährigen Beobachtungen; in Colombo sind die Grenzen der innerhalb des

Jahres vorkommenden Temperaturen mit 24 und 30° verzeichnet worden. In Point de Galle betragen die analogen Temperaturzahlen 21 und 32°, in Trincomalee, im nördlichen Theile der östlichen Küste 23—33° C. Bedeutend größere klimatische Schwankungen zeigt natürlich das gebirgige Hochland, welches das Innere der Insel erfüllt; auf der 6000 Fuß über dem Meeresspiegel gelegenen Beobachtungsstation zu Nuwara Eliya ist es nicht so selten, das Thermometer bis auf den Gefrierpunkt sinken zu sehen.

Der mittlere jährliche Regenfall beträgt 100 englische Zoll. Man hat in Ceylon zwei regelmäßige Regenzeiten, von welchen die eine vom Monate April bis Juni, die andere vom September bis November dauert.

Die mehr oder minder beglaubigte Geschichte Ceylons reicht weit zurück; ein Capitel des großen indischen Epos, der *Ramayana*, beschreibt Ceylon in einem Zeitpunkte, welcher mindestens zehn Jahrhunderte vor den Beginn unserer Zeitrechnung zurückgesetzt werden muss; authentischere Nachrichten beginnen aber schon um etwa 500 v. Chr. zur Zeit der arischen Invasion von Ceylon durch Stämme, welche aus dem Gangesthale kamen und die Singhalesische Dynastie etablirten. Der Buddhismus fand im Jahre 306 v. Chr. auf Ceylon Eingang und Verbreitung; dieses Bekenntnis hat sich, unbeirrt von den Bedrängnissen, denen es in Hindostan ausgesetzt war, auf Ceylon in großer Reinheit erhalten. Ceylon ist äußerst reich an historischen alten Reliquien und Inschriften geschichtlichen Inhaltes, welche, im Zusammenhalte mit den von den singhalesischen Königen hinterlassenen Chroniken, ein wertvolles Material zur Vergleichung der indischen alten Chronologie und Geschichte bilden.

Es steht außer Zweifel, dass Griechen, Römer und später die Venetianer Ceylon besucht haben; im Jahre 1505 ließen sich die Portugiesen an der westlichen und südlichen Küste der Insel nieder; im nächsten Jahrhundert wurden sie von den Holländern verdrängt, und aus den Jahren 1795/96 datirt die englische Herrschaft.

Die Engländer unterstellten zuerst die neue im ostindischen Gebiete gemachte Erwerbung der Präsidentschaft von Madras; doch wurde schon nach kurzer Zeit, im Jahre 1801, Ceylon als selbständige Kroncolonie erklärt und erhielt eine eigene, den übrigen englischen Colonialverfassungen nachgebildete staatliche Einrichtung. Die relative Selbständigkeit, welche dem zu Kandy residirenden einheimischen Könige noch gelassen worden war, nahm im Jahre 1815 ein Ende; seither ist ganz Ceylon Colonialbesitz der englischen Krone.

Eine politische Dependenz von Ceylon bildet die Inselgruppe der Malediven. Dieser Archipel, aus 17 Gruppen von Inselchen und Eilanden zusammengesetzt, etwa 500 Meilen im Westen von Ceylon gelegen, ist von einer gemischten Bevölkerung, wahrscheinlich arischen Ursprunges bewohnt. Die Sprache auf den Malediven ist der *Elu-* oder altsinghalesischen Sprache nahe verwandt. Seit mindestens sechs Jahrhunderten hat das mohammedanische Religionsbekenntnis auf den Malediven die älteren Religionen verdrängt. Die Inseln tragen dichte Cocoswaldungen, erzeugen verschiedene Früchte und Nährpflanzen und stehen durch einheimische Küstenfahrer in einiger Handelsverbindung mit Indien und mit Ceylon. Der Sultan sendet alljährlich eine Huldigungsgesandtschaft an die Colonialregierung nach Ceylon. Die Bevölkerung des Archipels, etwa 30 000 Seelen, steht im Rufe, energische und tüchtige Seemänner und Handelsleute hervorzubringen; die Regierung des Sultans soll es verstehen, Ordnung, Wohlstand und Zufriedenheit in der Bevölkerung zu

erhalten. Die größte Insel der Malediven ist Mali, mit einem Umfange von 7 englischen Meilen.

Bis zu dem Jahre 1886 haben auch die Cocos- oder Keelings-Inseln eine Dependenz von Ceylon gebildet; von dem angegebenen Zeitpunkte an wurden die Keelings-Inseln dem Gouvernement der *Straits Settlements* untergeordnet [1]).

Die Laccadiven-Gruppe, nördlich von den Malediven gelegen, untersteht nicht der Colonialregierung von Ceylon, sondern der ostindischen Regierung.

An der Spitze der Colonialregierung für Ceylon steht der von der Königin ernannte Gouverneur; ihm steht ein executiver und ein gesetzgebender Rath zur Seite. Der executive Rath besteht aus den obersten Beamten der Colonie,- nämlich den Chefs der verschiedenen Diensteszweige: dem *Lieutenant-Governor* oder Colonial-Secretär, dem die Truppen commandirenden Officier, dem Schatzmeister, *Attorney-General* und *Auditor-General.* Der gesetzgebende Körper besteht außer allen Mitgliedern des executiven Rathes und vier anderen Mitgliedern aus dem Beamtenstande, noch aus acht ernannten Vertretern der bürgerlichen Kreise, bei welchen Ernennungen die verschiedenen Stämme der Eingeborenen auch eine gewisse Berücksichtigung finden.

In administrativer Beziehung ist die Insel in neun Provinzen getheilt; fünf von diesen Provinzen umfassen das gesammte Küstenland und führen nach ihrer geographischen Lage die Namen der nördlichen, nordwestlichen, westlichen, südlichen und der östlichen Provinz. Von diesen fünf Küstenprovinzen werden die Central-Provinz, nördliche Central-Provinz, dann jene von Uva und von Sabaragamuna umschlossen.

Die Bevölkerung von Ceylon wurde nach dem Census vom Jahre 1881 mit 2 763 984 Einwohner angegeben. Es entsprach diese Bevölkerungszahl einer Zunahme von 14,67 Procenten gegen die Resultate des Census von 1871. Der Census von 1891 ergab eine weitere Vermehrung der Bevölkerung auf die Gesammtzahl von 3 008 239 Einwohner, welche sich auf die einzelnen Provinzen vertheilen wie folgt:

Westliche Provinz	764 007
Südliche „	489 667
Central- „	472 609
Nordwestliche Provinz	319 774
Nördliche „	319 663
Provinz von Saharagamuna	258 419
Provinz von Uva	159 889
Östliche Provinz	149 610
Nördliche Central-Provinz .	74 606

Die Vermehrung der Bevölkerung von Ceylon ist eine natürliche und nicht etwa auf Zuwanderung beruhend. Es zeigt sich dies aus den Angaben, welche die officielle Colonial-Statistik [2]) über die Zahl der Geburten und Sterbefälle zu machen in der Lage ist, und welche ein bedeutendes Überwiegen der ersteren über die letztere nachweisen.

---

[1]) Vergleiche: „*Ostasiatische Schiffsstation*“, pag. 882.
[2]) Ceylon *Annual Report for 1891.*

Digitized by Google

Im Quinquennium 1887—1891 registrirte man auf je 1000 Einwohner:

Im Jahre	Geburten	Sterbefälle
1887	32·7	24·0
1888	31·8	26·5
1889	27·7	28·6
1890	31·9	23·1
1891	31·5	28·5

Auf die einzelnen Provinzen entfielen folgende Verhältniszahlen auf je 1000 Einwohner:

a) Geburten: Im Jahre	1887	1888	1889	1890	1891
Westprovinz..... „ „	31·2	31·5	25·4	27·3	30·1
Centralprovinz... „ „	29·0	29·7	24·9	28·3	29·5
Nordprovinz .... „ „	35·8	32·9	27·5	33·1	32·1
Südprovinz ..... „ „	32·4	32·2	28·5	32·6	31·3
Ostprovinz ...... „ „	43·9	44·1	38·0	48·1	38·9
Nordwestprovinz . „ „	41·1	36·1	33·4	39·8	33·7
Nordcentralprovinz „ „	44·4	41·9	38·1	52·7	42·1
Uva .... „ „	32·1	30·1	28·0	40·0	40·3
Sabaragamuwa... „ „	30·0	30·6	31·6	31·6	30·0
b) Sterbefälle:					
Westprovinz..... „ „	22·8	20·1	20·1	15·6	20·0
Centralprovinz... „ „	22·2	27·0	25·1	26·0	28·5
Nordprovinz .... „ „	19·9	23·3	32·7	22·5	23·3
Südprovinz ..... „ „	21·2	23·8	24·3	21·5	32·6
Ostprovinz ...... „ „	22·5	35·3	40·5	25·7	31·2
Nordwestprovinz . „ „	32·2	27·6	48·9	31·7	40·7
Nordcentralprovinz „ „	31·9	46·3	42·5	27·3	34·5
Uva........... „ „	33·0	37·9	28·9	32·8	41·7
Sabaragamuwa... „ „	30·0	33·5	35·9	29·1	29·6

Unter der angegebenen Hauptzahl der Einwohner zählte man:

Europäer................	5 000
Eurasier	18 000
Araber	200 000
Malayen	10 000
Singhalesen	2 000 000
Tamils	750 000

Zum Buddhismus bekennt sich mehr als die Hälfte der Einwohnerschaft; daneben zählt man:

Hindus	500 000
Mohammedaner	200 000
Christen.................	150 000

Die Bevölkerungszahl der größeren Städte ergab sich:

	im Jahre 1881	im Jahre 1891
für Colombo mit.......	110 502 Seelen	126 926 Seelen
„ Kandy „	22 026 „	20 252 „
„ Point do Galle mit .	31 743 „	33 505 „
„ Trincomalee „ .	9 731 „	11 411 „
„ Jaffna „ .	39 855 „	43 092 „
„ Badulla „ .	4 766 „	5 548 „
„ Kurunegala „ .	?	4 676 „
„ Anuradhapura „ .	?	2 497 „

Die militärische Vertheidigung der Colonie obliegt den in derselben dislocirten königlichen Truppen. Es liegen ständige Garnisonen in Colombo, Kandy und Trincomalee; ihre Gesammtstärke beträgt 1400 Mann. Die Colonie zahlt an das Mutterland einen Jahresbeitrag von 600 000 Rupien für die Erhaltung der Truppen. Trincomalee ist eine befestigte Flottenstation und besitzt ein kleines Seearsenal. Auch Colombo wird in neuerer Zeit zu einer befestigten Station gemacht; im Jahre 1887 wurden 64 700, in dem darauffolgenden Jahre 129 126 Rupien für die Befestigungsarbeiten von Colombo ausgegeben. Es bestehen auf der Insel auch Freiwilligen-Corps, welche nach dem Muster der im Mutterlande existirenden derlei Corps organisirt sind; doch wird die Gesammtstärke der freiwilligen Wehrmänner aller Chargengrade auf Ceylon mit Ende des Jahres 1889 nur mit 893 Mann angegeben.

Ceylon ist reich an natürlichen Producten verschiedenster Art; für den Landbau oder richtiger für die Plantagenarbeit kommen auch hier vielfach *Coolies*, und zwar meistens indische Coolies in Verwendung. Doch constatirt die *Colonial Office List* ausdrücklich, dass in Ceylon die oft langjährigen Arbeits- und Lohn-Contracte, auf welchen zumeist das Drückende des Coolie-Wesens beruht, nicht üblich sind, sondern dass die hier auf den Plantagen beschäftigten Feldarbeiter nur eine einfache kurze Kündigungsfrist einzuhalten haben, wenn sie ihren Arbeitsort zu wechseln wünschen oder überhaupt Ursache zu haben glauben, mit ihrem Lose unzufrieden zu sein. *„The number of Indian Coolies is about 200 000. They are under no indentures, and are free to quit on giving a months notice.“* Die fremden 200 000 *Coolies*, von welchen hier die Rede war, sind zumeist auf Kaffeeplantagen beschäftigt; rechnet man zu ihnen die Plantagenarbeiter, welche in Ceylon heimisch sind und den verschiedenen hier vorkommenden Racen angehören, so erhöht sich die Zahl wohl um 50 000.

Im Jahre 1891 betrug die Einwanderung indischer Coolies die Zahl von 103 149 Personen gegen 60 042 in die indische Heimat Rückkehrende. Die Zuwandernden überstiegen der Zahl nach um 43 107 jene des Vorjahres, welche ihrerseits um 38 350 mehr gewesen waren als ihre Vorgänger im Jahre 1889. Die Jahreszunahme von 43 107 eingewanderter indischer Coolies war die größte, welche seit der großen ostindischen Hungersnoth in den Jahren 1876—1877 sich ergeben hat.

Die Area der Insel wird auf 16 233 600 *acres* berechnet; etwa ein Fünftel des für die landwirtschaftliche Production geeigneten Terrains ist auch thatsächlich nutzbar bebaut; an 4000 Quadratmeilen entfallen auf die innere Gebirgszone, mit Höhen von 1500—6000 Fuß über dem Meere.

Mit den hauptsächlichsten Nutzpflanzen sind im Jahre 1891 die nachstehenden Areale bestanden gewesen:

Reis	536 367	*acres*
Körnerfrüchte	124 302	„
Kaffee	66 530	„
Thee	235 794	„
Cinchona	39 587	„
Cocosnüsse	649 869	„
Cinnamomum (Zimmt)	40 336	„
Tabak	9 515	„
Palmyrah (Palmen)	39 486	„
Cacao	15 896	„

Digitized by Google

Kaffee, Cinchona und Thee, der letztere Artikel in jährlich zunehmender Menge, kommen in großem Maßstabe zur Ausfuhr.

Der Wert des von Ceylon zur Ausfuhr gelangten Kaffees betrug:

im Jahre	1887	11 582 852	Rupien
„ „	1888	7 788 497	„
„ „	1889	5 972 011	„
„ „	1890	5 741 838	„

Beinahe die ganze Kaffee-Ausfuhr von Ceylon geht nach England. So betrug z. B. der Antheil Englands an dem Werte der Kaffee-Ausfuhr des Jahres 1890: 3 768 427 Rupien; im Jahre 1889 bei 5 972 011 Rupien Gesammt-Ausfuhrswert, nicht weniger als 4 138 935 Rupien; im Jahre 1887 war Englands Antheil 8 549 822 Rupien von 11 582 852 und im Jahre 1888 5 946 620 Rupien von 7 778 497 Rupien.

An Cinchona betrugen die Ausfuhrswerte:

im Jahre	1887	2 440 212	Rupien
„ „	1888	1 807 322	„
„ „	1889	1 687 559	„
„ „	1890	1 053 497	„

Wenn die Ausfuhr, also wohl auch die Production dieser beiden Artikel Abnahme zeigen, so ist vielleicht eine der Ursachen hiefür in der Thatsache zu finden, dass der Ceylon-Thee, welcher früher einen ziemlich beschränkten Markt hatte, in immer weiteren Consumtionsgebieten das Terrain erobert und eine Zunahme des Theebaues, selbst auf Kosten anderer Producte, in Ceylon als Folge hievon anzusehen ist[1]).

Der Wert der Thee-Ausfuhr von Ceylon betrug:

im Jahre	1887	8 300 434	Rupien
„ „	1888	12 624 989	„
„ „	1889	17 860 144	„
„ „	1890	22 899 759	„

Die Ausfuhrsmengen an Thee (welche im Jahre 1876 282 englische Pfund betragen hatten, 1883 schon $1^1/_2$ Millionen, 1885 4 Millionen Pfund erreicht hatten — siehe Frundsberg, pag. 132), betrugen:

im Jahre	1886	7 849 888	engl. Pfund
„ „	1887	?	„ „
„ „	1888	23 820 471	„ „
„ „	1889	34 346 432	„ „
„ „	1890	45 799 518	„ „
„ „	1891	67 718 643	„ „

Ansehnliche Ausfuhren finden auch in anderen Bodenerzeugnissen statt, als Cocosöl, *Coir* und *Coprah*, Cacao, Zimmt, Cardamons, Citronellaöl, Tabak.

Ceylon ist aber mit seinen natürlichen Reichthümern nicht einzig auf die Erzeugnisse der Pflanzenwelt beschränkt.

Das Mineralreich liefert eine reiche Ausbeute an verschiedenen Edelsteinen, 863 Fundstellen solcher Steine stehen in regelmäßigem Betriebe; nebst

[1]) Vergl. in „*Reise S. M. Schiffes* Frundsberg“, pag. 131 u. ff. das über die aufblühende Theecultur Ceylons Gesagte. Auch in mehreren Capiteln des Werkes über die „*Schiffsstation in Ostasien*“, so wie in späteren Capiteln des vorliegenden Buches, wird öfters vom Aufschwunge der Theeproduction auf Ceylon Erwähnung gethan.

Digitized by Google

diesen ist auf Ceylon ein mineralisches Product in großen Mengen vorfindlich, welches zu einem bedeutenden Ausfuhrartikel geworden ist, nämlich Graphit (*plumbago*). Nicht weniger als 753 Graphitminen stehen im Betriebe, und der Wert des von diesen Minen jährlich geförderten Materials übersteigt 3 000 000 Rupien. Auf Eisen wird in 20 Gruben geschürft.

Von animalischen Producten ist die Ausbeute hervorhebenswert, welche hier von der Perlenfischerei geboten wird. Die Perlenfischerei wird hauptsächlich auf den zahlreichen Bänken betrieben, welche der Ostküste der Insel vorliegen; die Erträgnisse, welche dieser (für Rechnung der Regierung betriebene) Erwerbszweig abwirft, sind der Natur der Sache nach ziemlich schwankende (vgl. Fründsberg, pag. 137) und es hat mehrjährige Perioden gegeben, während welcher die Perlenfischerei gänzlich darniederlag. Aus der neueren Zeit wurden die folgenden Daten über das Erträgnis der Perlenfischerei auf Ceylon gegeben:

Erträgnis im Jahre	1860	375 120	Rupien
" " "	1874	101 587	"
" " "	1879	84 567	"
" " "	1880	200 152	"
" " "	1881	599 533	"
" " "	1884	33 658	"
" " "	1887	400 766	"
" " "	1888	804 312	"
" " "	1889	499 201	"
" " "	1890	315 452	"

Im Jahre 1891 verzeichnete man wieder einmal ein besonders ergiebiges Resultat der Perlenfischerei; der Ertrag belief sich auf 950 000 Rupien, eine Summe, die seit dem Jahre 1814 nicht erreicht worden war.

Während bishin das Jahr 1888 das höchste Erträgnis seit dem Betriebe der Perlenfischerei auf Ceylon ergab, wurden die höchsten Preise beim Verkaufe der Perlenaustern im Jahre 1860 erzielt, indem 129 Rupien für das Tausend bezahlt wurden.

Die Einnahmen der Colonie bestehen der Hauptsache nach aus Zöllen, Landverkäufen (10 Rupien per *acre* für Gründe ohne besondere, den Preis wesentlich alterirende Qualification; so z. B. erreicht guter Kaffeeboden Preise bis 230 Rupien per *acre*), Grundsteuern, gewöhnlich ein Zehntel des Bodenerzeugnisses, Gebüren für Licenzen, unter welchen die Licenzen für den Verkauf geistiger Getränke, namentlich des Arrack, die erste Stelle einnehmen, dann der Ertrag des von der Regierung als Monopolsartikel behandelten Salzes. Hiezu kommen noch Stempel und Gebüren, endlich die Erträgnisse der öffentlichen Verkehrsanstalten, Eisenbahnen, Post, Telegraph u. s. w.

Außer den Colonialeinnahmen hat man für alle öffentliche Zwecke noch die Einnahmen der größeren Municipalitäten, d. i. von Colombo, Point de Galle und Kandy, dann jene der provinziellen Straßenbaufonds, endlich die Einnahmen der *Local Boards of Health and Improvement* zur Verfügung. Die soeben erwähnten öffentlichen Vereine zur Hebung der Hygiene und Schaffung gemeinnütziger Einrichtungen bestehen zu Kalutara, Negombo, Gampola, Nuwara Eliya, Matale, Matara, Batticaloa, Trincomalee, Kurunugala, Puttalam, Chilaw, Badulla und Ratnapura. Die Gesammtsumme der — wie wir sie wohl nennen mögen — Communaleinnahmen betrug

Digitized by Google

im Jahre 1889 1 883 261 Rupien, und die Ausgaben, welche aus diesem Fonds hestritten wurden, erreichten die Snmme von 1 644 730 Rupien. Im Jahre 1890 waren die analogen Summen: 1 931 595 nnd 1 666 705 Rnpien.

An communalen Schulden waren am letzten December des Jahres 1889 234 054 Rupien, zu Ende des Jahres 1890 290 884 Rupien verzeichnet. Hievon sind 230 084 Rupien der Rest eines Anlehens von einer Viertelmillion Rupien, welches Anlehen zur Anlegung von Wasserwerken in Kandy aufgenommen worden war. Ein Anlehen von 60 000 Rnpien wurde im Jahre 1890 zur Errichtung von Wasserwerken in Point de Galle anfgenommen.

Die Einnahmen der Colonie, sowie die gleichzeitigen Ausgaben vom Jahre 1884 an (von 1856—1883 sind dieselben in Frundsberg, pag 138, angegehen) werden durch die folgenden Zahlen repräsentirt:

Jahr	Einnahmen		Ausgaben	
1884	12 402 365	Rupien	12 318 218	Rupien
1885	12 650 863	„	12 611 702	„
1886	12 682 548	„	13 013 067	„
1887	13 441 688	„	13 313 038	„
1888	15 468 812	„	14 630 125	„
1889	15 299 877	„	14 906 281	„
1890	16 228 769	„	15 316 224	„
1891	17 962 710	„	16 435 079	„

Wir ersehen aus diesen Zahlen nicht allein ein stetiges Anwachsen der öffentlichen Einnahmen, sondern auch zugleich ein Zunehmen der jährlichen Überschüsse. Die öffentliche Schuld der Colonie zu Ende des Jahres 1889 hestand aus einer Summe von 2 226 053 £ und 365 000 Rupien, und Ende 1890 aus 2 616 500 £ und 365 000 Rupien. Die letztere Snmme ist der Rest von einem Anlehen, welches bei den Sparcassen von Ceylon zum Zwecke von agriculturellen Bewässerungsanlagen aufgenommen worden ist. Zu Ende des Jahres 1891 betrugen die analogen Summen: 2 501 759 £ nnd 335 839 Rupien.

Die öffentliche Schuld ist in den verschiedensten Anlagen für gemeinnützige Zwecke investirt. In erster Linie stehen hiebei die großartigen Hafenbauten, welche aus der offenen Rhede von Colombo einen das ganze Jahr hindurch praktikablen und bei jedem Wetter gut geschützten Ankerplatz gemacht haben. Durch die Schaffung dieses Hafens ist Colombo an die erste Stelle nnter den Hafenplätzen von Ceylon gerückt, welchen Rang früher Point de Galle eingenommen hatte. Außer den eigentlichen Hafenbauten hat Colombo noch große Anlagen für die ausreichende Versorgung mit gutem Trinkwasser erhalten.

Von den weiteren öffentlichen Anstalten der Colonie sei noch das Folgende erwähnt: der Gesundheitspflege sind auf der Insel 72 Spitäler, zwei Irrenhäuser und Asyle, dann 76 *outdoor dispensaries,* d. i. Apotheken gewidmet, welche durch die Schulung ihres Personales zu ärztlichen Hilfeleistungen geringeren Grades die Möglichkeit bieten; 57 Ärzte, in den verschiedenen Theilen der Insel stationirt, sind von der Regierung angestellt. — Eine besondere Aufmerksamkeit wird von der Colonialregierung der stetigen Entwicklung des Communicationswesens in der Colonie geschenkt. In der Hauptstadt Colombo ist telephonische Communication eingeführt und Telegraphenlinien verbinden die einzelnen Städte der Colonie untereinander und mit dem ostindischen Telegraphennetze. 733·84 Meilen ist die Länge der Telegraphenlinien auf Ceylon. An Eisenbahnen, sämmtlich in Regie der

Regierung gebaut und hetriehen, sind 190 englische Meilen vorhanden. Die einzelnen Linien sind die folgenden:

von Colombo nach Kandy....... 74 1/2 Meilen
„ Peradeniya nach Nanu-Oya.. 58 1/8 „
„ Kandy nach Matate........ 17 5/8 „
„ Colombo nach Kalutara..... 27 5/8 „
„ Kalntara nach Bentola...... 10 7/8 „

und endlich noch drei Meilen Schienenstrang zur Verbindung des Bahnhofes in Colombo mit dem Anlege- uud den Ladeplätzen im Hafen.

In den Eisenbahnen von Ceylon war zu Ende des Jahres 1890 ein Capital von 39 689 950 Rupien verbaut; die Betriebseinnahmen hetrugen im Jahre 1890 auf dem gauzen Netze 3 892 358 Rupien, bei gleichzeitigen Betriebsauslagen von 1 723 727 Rupien. Im Jahre 1891 hotrugen die Betriebseinnahmen 4 429 243 Rupien, die Ausgaben 1 951 456 Rupien; die Reineinnahme von 2 477 787 entspricht einer Verzinsung von 6·6% des his Ende 1891 auf Ceylon in Eisenhahnen investirten Capitals.

An Chausseen erster Classe — *metalled roads* — waren mit Ende des Jahres 1890 1634 Meilen, an Straßen zweiter und dritter Classe — *gravelled and natural roads* — 1556 Meilen vorhanden; dazu kommen noch 162 1/4 Meilen Canäle. Die Straßen und Wege, welche innerhalh der Grenzen der Municipalitäten fallen, und Communicationswege, die nicht nnter der Obsorge des Departements für öffentliche Arbeiten stehen, sind hier nicht mitgezählt.

Die hauptsächlichsten Straßenzüge sind die folgenden:

Von Colomho quer dnrch die Insel über Ratnapura, Haputale Badulla nach Batticaloa;

von Colombo übor Kandy nach Trincomaleo;

von Colombo über Kurunegala oinerseits nach Trincomalee, anderseits nach Taffna. Erstere Straße vereinigt sich mit jener von Kandy hei Damhulla.

Endlich führt von Colomho, sowohl nach Norden als nach Süden, längs der Küste eine Straße, welche, rings um die Insel gohend, alle Hafenorte miteinander verhiudet.

Eigenthümlicherweise hesteht auf Ceylon für die Erhaltung und den Bau von Straßen eine Art von Robbotverpflichtung. Es ist nämlich jeder männliche Einwohner im Alter zwischen 18 nnd 55 Jahren zu sechs Tagen Straßenarheit im Laufe des Jahres verpflichtet. Diose Leistung kann aber durch Erlag eines Geldbetrages abgelöst werdon. In der Stadt Colomho sind zwei Rnpien, sonst überall nur anderthalh Rupien als Ersatz für die persönliche Arbeitsleistung an den Straßenbaufonds zu entrichten. Im Jahre 1890 erreichten die Ahlösungsgelder die Summe von 1 066 296 Rupien. In neuerer Zeit wendet man auf Ceylon auch besondere Aufmerksamkeit der Wiederherstellung der von Alters her hestehenden, auf die Irrigation von Ländereien abzielenden Wasserreservoirs zu; man hat für diesen Zweck im Jahre 1889 die Summe von 410 270 Rupien, im Jahro 1890 eine solche von 908 813 Rupien ausgegehen.

Dem öffentlichen Unterrichte wird in Ceylon, wie überall in den englischen Colonien, alle nöthige Fürsorge gewidmet. Im Jahre 1868 zählte man in den niederen, öffentlichen, von der Regierung erhaltenen Schulen erst 6879 Schüler, und die Schulen, welche von denselben hesucht wurden, erforderten einen Kostenaufwand von 161 660 Rupien; im Jahre 1889 betrugen

Digitized by Google

die analogen Zahlen: 39 026 nnd 470 292, 1890: 40 290[1]) und 474 388. Die Schulen sind Kindern aller Religionen und Confessionen zugänglich; ein Schulgeld wird nicht eingehoben, nur an einigen Schulen muss für den Unterricht in der englischen Sprache ein geringer Betrag bezahlt werden. Außer den von der Regierung direct erhaltenen Schulen gibt es aber noch zahlreiche private und von der Regierung in der einen oder der anderen Weise unterstützte Schulen — *grant in aid schools* — im Bereiche der Colonie Ceylon. Die Gesammtanzahl der in Schulen eingeschriebenen Kinder betrug im Jahre 1889 138 294, im Jahre 1890 146 452 und 1891: 153 843. — Die Regierung wendet ihre Fürsorge hauptsächlich, oder nahezu einzig, dem Unterrichte auf der niedrigsten Stufe, also demjenigen Unterrichte zu, den wir mit dem Begriffe Volksschule verbinden. Seit dem Jahre 1885 überlässt sie die Einrichtung von Cursen für den Mittelschul- und den höheren Unterricht beinahe gänzlich der Initiative von Privaten. Eine höhere Schule, das *Royal College*, wird aber auch jetzt noch von der Regierung erhalten, während die anderen recht zahlreichen derartigen Schulen von der Regierung lediglich unterstützt werden. Ein Stipendium von 150 £, womit die Verpflichtung verbunden ist, an einer englischen Universität zu studiren, wird alljährlich auf die Dauer von vier Jahren von Seite der Colonialregierung verliehen. In Colombo besteht auch eine höhere Agriculturschule, welche zehn Zweiganstalten auf der Insel errichtet hat, in denen absolvirte Schüler der Hauptanstalt für die Verbreitung landwirtschaftlicher Kenntnisse sorgen. Technische Fertigkeiten und Handwerke werden an verschiedenen Anstalten und in Waisenhäusern gelehrt; auch hier tritt die Regierung als unterstützender Factor ein.

In judicieller Beziehung bilden auf Ceylon die Gerichte der untersten Instanz die Polizeigerichtshöfe, *Police Courts*; die zweite (und für Straf- und Civilfälle von einiger Bedeutung die erste) Instanz sind die *District Courts*, und die dritte, beziehungsweise zweite und immer höchste Instanz ist in dem obersten Gerichtshofe, der *Supreme Court*, verkörpert. Der oberste Richter, *Chief Justice*, ist mit 25 000 Rupien jährlich nächst dem Gouverneur der höchstbesoldete Beamte der Colonie; der Gouverneur bezieht 80 000 Rupien.

Eine ganz eigenthümliche judicielle Einrichtung besitzt Ceylon in den *Gansawabas* oder Ortsgerichten, welche wir mit unseren Bagatellgerichten vergleichen können, insofern sie über geringfügigere Streitsachen civiler Natur zu entscheiden befugt sind; aber diese gänzlich dem Gewohnheitsrechte der Eingeborenen angepassten *Gansawabas* haben einen noch viel weiteren Wirkungskreis als die europäischen Bagatellgerichte, indem sie nicht nur die Befugnis haben, auch über mindere strafrechtliche Fälle Recht zu sprechen, sondern außerdem noch eine gewisse locale legislatorische Thätigkeit zu entfalten haben. Die *Gansawabas* sind nämlich berechtigt und verpflichtet, über Angelegenheiten zu beschließen, welche die Ökonomie ihrer Gemeinde betreffen; ihre Beschlüsse bedürfen allerdings der Genehmigung der politischen Behörde und in vielen Fällen auch noch jener des Colonialgouvernements. Die Einrichtung der *Gansawabas* datirt vom Jahre 1871, und man hat alle Ursache, mit der Wirksamkeit dieser Institution vollkommen zufrieden zu sein. Es ist durch geschickte Benützung des zuletzt angedeuteten legislatorischen Wirkungskreises der *Gansawabas* der Colonialregierung möglich geworden, viele öffentliche nütz-

---

[1]) Diese Zahl hat sich im Jahre 1891 auf 41 746 erhöht.

Digitized by Google

liche Einrichtungen durch die Gemeinden selbst durchführen zu lassen. Es wird ausdrücklich erwähnt, dass namentlich im Schulwesen von den *Gansawabas* alles mit Leichtigkeit zu erreichen war; sie haben Schulbauten, Reparaturen von Schulgebäuden u. dgl. immer mit der größten Bereitwilligkeit beschlossen, und viele haben für den Bereich ihrer Gemeinde den Besuch der Schule für obligatorisch erklärt.

Das Geldwesen der Colonie schließt sich dem ostindischen an; die Rupie ist die gesetzliche Münzeinheit. Doch wird die Rupie in Ceylon nicht in *Annas* sondern in *Cents* getheilt; 100 Cents kommen auf die Rupie, welche im Werte unserem Silber- oder Papiergulden sehr nahe steht. Noten wurden bis zum Jahre 1888 von der *Chartered Mercantile Bank*, bis 1884 auch von der *Oriental Banking Corporation* ausgegeben; seither gibt die Colonialregierung im eigenen Wirkungskreise eine beschränkte Menge von Noten aus. Zu Ende des Jahres 1889 waren 6 444 375 Rupien dieser Regierungsnoten im Umlauf.

Die folgend genannten Banken haben Etablissements auf Ceylon: Die *Chartered Mercantile Bank of India, London and China; Bank of Madras; National Bank of India; New Oriental Banking Corporation.* Bei der *Chartered Mercantile Bank* erlagen Ende 1889: 4 520 555, bei der *Madras-Bank* 4 321 921, bei der *National-Bank* 1 078 253 Rupien an Depositen. Man schätzt die Gesammtsumme der Bankdepositen in der Colonie auf 12 000 000 Rupien. Die Sparcasse von Ceylon, seit 1832 bestehend, hatte Ende 1889 einen Einlagenstand von 2 321 925 Rupien; Postsparcassen bestehen seit dem Jahre 1885 und es gibt 90 Sammelstellen auf der Insel. Der Einlagenstand betrug 1889 233 805 Rupien.

Über die commerzielle Thätigkeit der Colonie geben den besten Überblick die Zahlenangaben, welche uns über die Gesammtsummen der Werte der Aus- und Einfuhren zu Gebote stehen, dann die Daten über die gesammte Schiffahrtsbewegung im Bereiche der Colonie. Wir lassen demnach hier diese Zahlen anschließend an jene folgen, die im Werke über die Reise der Frundsberg 1885/86 über frühere Jahre gegeben worden sind.

Die gesammten Handelswerte, welche in der Colonie zur Einfuhr gebracht worden sind, betrugen:

Im Jahre 1885:	45 132 338	Rupien; hievon	1 286 792	von anderer als britischer und britischer Colonial-Provenienz.
„ „ 1886:	47 855 787	„ „	2 404 708	
„ „ 1887:	50 312 136	„ „	2 463 127	
„ „ 1888:	58 524 990	„ „	3 337 741	
„ „ 1889:	60 695 135	„ „	4 408 373	
„ „ 1890:	63 091 938	„ „	3 654 158	
„ „ 1891:	66 635 392	„ „	?	

Wir sehen aus diesen Zahlen die steigende Tendenz der Einfuhrswerte und die relative Geringfügigkeit der Quote, mit welcher andere Länder als Großbritannien mit Indien und den englischen Colonien, an dem Import von Ceylon betheiligt sind.

In dem gleichen Zeitraum betrugen die Gesammtwerte der Ausfuhren:

Im Jahre 1885:	35 782 405	Rupien; wovon	6 569 070	nach anderen Ländern als Großbritannien und britischen Colonien.
„ „ 1886:	34 899 798	„ „	7 448 203	
„ „ 1887:	40 018 869	„ „	8 359 267	
„ „ 1888:	39 383 134	„ „	7 792 027	
„ „ 1889:	46 924 565	„ „	7 919 651	
„ „ 1890:	51 127 338	„ „	7 769 712	
„ „ 1891:	58 799 744	„ „	?	

Digitized by Google

Wir sehen, dass die eben früher über den **Import** gemachten Bemerkungen im allgemeinen auch rücksichtlich des **Exportes** zutreffen, doch ist hier die Quote eine etwas größere, welche den Antheil darstellt, der auf nicht-englische, directe Absatzgebiete entfällt.

Die Details der Ein- und Ausfuhren[1]) in den Jahren 1890 und 1891 waren die folgenden:

Einfuhren:

	1890	1891	
Reis	6 350 036	7 051 432	*bushels*
Baumwollwaren im Werte von	5 858 225	5 573 387	Rupien
Spirituosen und Malzgebräue für d. Wert von	1 206 169	1 395 156	„
Metalle und Metallwaren „ „ „ „	1 889 520	1 855 950	„
Kohle und Coaks	303 896	332 749	*t*
Bargeld (Specie) im Werte von	6 339 285	7 598 734	Rupien
Maschinen für den Wert von	749 180	951 965	„

Ausfuhren:

	1890		1891	
Kaffee	90 091		89 673	Centner
Cinchona	8 779 140		5 589 550	Pfund
Thee	45 799 518		67 718 371	„
Cacao	15 942		20 015	Centner
Cardamons	395 576		408 866	Pfund
Cocosnüsse	12 444 070		7 421 643	Stück
„	135		611	Kisten
Coir	124 330		150 263	Centner
„	662	Pack	—	
Cocos-Öl	368 727		426 669	„
Coprah	156 193		68 907	„
Arrack	103 931		101 378	„
Zimmt	2 345 564		2 810 098	Pfund
Citronella-Öl	13 785 098		12 139 814	Unzen
Graphit (*Plumbago*)	392 577		400 540	Centner
Tabak	55 301		41 428	„
Malzgebräu	43 611		3 936	*gallons*

Über die gesammte Schiffahrtsbewegung in den Häfen Ceylons liegen uns für den Zeitraum 1880 bis 1891 die folgenden Hauptdaten vor:

Jahr	Gesammt-Tonnengehalt der ein- u. ausgelaufenen Schiffe	Hievon unter britischer Flagge
1880	2 906 768	2 464 274
1881	3 070 128	2 543 745
1882	3 212 434	2 597 976

[1]) Nach dem officiellen Colonial-Gouvernements-Bericht pro 1891.

Jahr	Gesammt-Tonnengehalt der ein- u. ausgelaufenen Schiffe	Hievon unter britischer Flagge
1883	3 426 606	2 776 556
1884	3 510 566	2 946 801
1885	3 561 192	2 955 159
1886	3 293 481	3 197 673
1887	4 142 357	3 371 087
1888	4 453 418	3 707 206
1889	4 831 965	4 100 241
1890	5 117 902	4 323 150
1891	5 696 940	?

Auch hier sehen wir die continnirliche Steigerung, welche der Steigerung im Warenverkehre entspricht; zugleich ist ersichtlich, dass die Flagge des Mutterlandes es ist, unter welcher weitaus der größte Theil der Warenbewegung sich vollzieht.

Doch ist immerhin für jene Länder, deren große Schiffahrtslinien den Haupthafen von Ceylon berühren, die Mitbewerbung auf diesem großen Markte möglich; sie sollte namentlich dort nicht aus dem Auge gelassen werden, wo, wie bei uns, der Vortheil der relativen Nähe, also des kürzeren Warenweges, ins Gewicht fallen muss.

Von diesem Gesichtspunkte aus erscheint es vielleicht als nicht ganz unzulässig, die wichtigsten Positionen des auf Ceylon in Kraft stehenden Zolltarifes hier aufzuführen, da dieselben für die am Außenhandel unserer Monarchie interessirten Kreise von einer gewissen Wichtigkeit sind.

Es zahlen an Einfuhrzöllen:

Waffen und Munition:

Feuergewehre, einläufige, per Stück	3	Rupien	75	Cts.
„ doppelläufige und Revolver, per Stück	7	„	50	„
Schießpulver per Pfund	—	„	25	„
Sprengpulver „ „	—	„	8	„
Pistolen, einläufige, per Stück	2	„	25	„
„ doppelläufige, per Stück	4	„	50	„
Schießschrot per Centner	—	„	75	„
Asphalt per Tonne	2	„	50	„
„ „ Centner	—	„	12½	„
Butter, Speck, Käse, Schinken, per Centner	3	„	—	„
Gesalzenes und geräuchertes Rind- und Schweinefleisch, Zungen etc. per Centner	1	„	25	„
Bier, Ale, Porter und alle anderen Malzgebräue in hölzernen Gebinden per Gallone	—	„	13	„
Dieselben in Flaschen, per Gallone	—	„	17	„
Cement per Centner	—	„	17	„
Baumwollwaren 5 % ad valorem.				
Fische, getrocknet oder gesalzen, und Fischereiproducte per Centner	—	„	50	„
Weizenmehl per Centner	1	„	—	„
Schmalz „ „	2	„	50	„

Metallwaren:

Messing, Bleche, Draht nnd Nägel; Kupfer, Beschlagbleche, Stangen, Bolzen, Ingots, Platten, Nägel, Stifte etc. per Centner	3	Rupien	— Cts.
Eisen in Barren, Flacheisen, Quadrateisen, Bolzen oder runde Stangen, Nägel und Nageleisen etc. per Tonne	4	„	— „
Winkeleisen, *swedish bar*, Platten und Bleche, per Tonne.	5	„	— „
„ gewellte Bleche per Tonne	7	„	— „
„ galvanisirt u. zw.: Dachrinnenbleche, Nägel, Rohre, Takelagegegenstände, Nieten, Bleche und gewellte Bleche, Bügel, Schrauben, Unterlagsscheiben, Draht per Tonne	15	„	— „
Nägel und Stifte, assortirt, und Nieten per Centner	—	„	63 „
Roheisen per Tonne	2	„	50 „
Blei, Bleche, Rohre nnd Mulden per Tonne	10	„	— „
Zink und Zinn, in Broden oder Blöcken per Tonne	10	„	— „
Blasenstahl per Tonne	10	„	— „
Gnsstahl „ „	12	„	50 „
Zinnplatten per Centner	—	„	75 „
Zink, durchlocht, per Centner	3	„	— „

Consum-Artikel:

Zwiebel per Centner	—	„	17 „
Opium per Pfund	1	„	— „
Reis, ungeschälter, und Gerste zu Brauereizwecken	—	„	13 „
Poonac per Centner	—	„	25 „
Kartoffeln per Centner	—	„	38 „
Reis, Weizen, Bohnen, Erbsen nnd anderes Getreide per *bushel*	—	„	29 „
Salz per Centner	2	„	13 „
Salpeter per Centner	—	„	50 „
Spiritnosen von über 10° Gradhältigkeit per Gallone	4	„	— „

Zucker:

Candi und raffinirt per Centner	3	„	— „
Unraffinirt per Centner	1	„	75 „
Palmzucker und Moskowadezucker	—	„	75 „
Thee pei Pfund	—	„	25 „

Tabak:

Cigarren und Schnupftabak per Pfnnd	1	„	— „
Manufacturtabak per Pfund	—	„	25 „
Unbearbeiteter Tabak und *hooka* per Pfund	—	„	12 „

Weine:

Claret in Flaschen per Gallone	1	„	25 „
Ginger per Gallone	—	„	50 „
Claret in Gebinden per Gallone	—	„	50 „
Schaumweine per Gallone	2	„	50 „
Andere Weine per Gallone	1	„	50 „
Weine in Gebinden mit Ausnahme von Claret	1	„	— „

Digitized by Google

Einfuhrszoll von 6% ad valorem zahlen folgende Artikel:

Säuren, Bienenwachs, Boote und Canoes, Bimsstein, Bürsten, Kerzen, Erdnüsse, Bilder und Statuetten, Musikinstrumente, Matten, Öle, Leinsamen und Lein, Petroleum, Pech, Theer, Sago, methylisirte Spirituosen, Schreibutensilien, ausgenommen Papier und Couverts.

An Ausfuhrszöllen werden erhoben:

für Graphit per Centner	— Rupien	25 Cts.
für Elephanten, welche aber immer nur mit specieller Bewilligung der politischen Behörde exportirt werden dürfen, per Stück	100 „	— „
Kaffee, Thee, Cacao per Centner	— „	10 „
Cinchona per Centner	— „	20 „

Die gesammten Zolleinnahmen im Jahre 1889 beliefen sich auf 3 656 318 Rupien, was etwa 6% der gesammten Einfuhrswerte entspricht; im Jahre 1890 betrugen die Zolleinnahmen 3 948 564 Rupien, ebenfalls nahe an 6% der Gesammteinfuhrswerte Im Jahre 1891 erreichten die gesammten Zolleinnahmen 4 203 320 Rupien.

Die Hauptstadt der Colonie Ceylon ist Colombo, an der flachen Westküste der Insel gelegen, durch großartige Hafenbauten zu seiner jetzigen Bedeutung gelangt und zur Escale für die Dampfer aller der großen Schiffahrtsgesellschaften geworden, welche Europa mit dem fernen Osten in Verbindung halten. Der Commandant der Zrinyi vermittelt uns die folgende Beschreibung von Colombo:

Vom Landungsplatze aus, welcher hier, wie in den meisten indischen Häfen, zum Schutze vor den sengenden Sonnenstrahlen sowie vor Regengüssen überdacht ist, gelangt man durch ein Thor zunächst in die Europäerstadt. Hier fällt zuerst das einer Actiengesellschaft gehörige weitläufige *Grand Oriental Hôtel* auf; das Hôtel entspricht den weitestgehenden Anforderungen des modernen Comforts und stand zur Zeit des Besuches von Colombo durch Zrinyi unter der Direction eines gebürtigen Ungars.

Die Straßen in der Europäerstadt schneiden sich unter rechten Winkeln, die Häuser sind hier zumeist massive Steinbauten mit zahlreichen großen Fenstern, Säulengängen und luftigen Veranden, von welch letzteren Strohmatten herabhängen, um die Insassen vor Sonnenstrahlen, Staub und vor den Blicken der Passanten zu schützen.

Vor allen Gebäuden der Stadt ist das *Queen House,* d. i das Wohnpalais des Gouverneurs, zu nennen; dasselbe liegt in reizend schönen Gartenanlagen in der Nähe des Meeresstrandes. In einer Straßenkreuzung fällt ein alter Glockenthurm auf, welcher gegenwärtig für die Installirung eines Leuchtfeuers benützt worden ist. Nicht weit davon findet man fünf sogenannte Baracken, nämlich Kasernen, alle sehr geräumig und luftig erbaut, welche der nicht eben großen Garnison von Colombo eine sehr bequeme Unterkunft bieten.

Digitized by Google

Rings um die Europäerstadt, dieselbe von den Vororten trennend, zieht sich der sogenannte *Colombo Fresh Water Lake*, dessen herrliche, mit Cocoswäldern dicht bestandene Uferscenerie wunderschöne Ausblicke gewährt. Der See selbst ist sehr belebt; es wimmelt auf seiner Oberfläche von kleinen singhalesischen Booten, und er wird auch von einer Anzahl kleiner Dampfboote befahren.

Schreitet man von den Kasernbaracken nach Süden weiter, so gelangt man zum *Galle Face*, einem schmalen Wiesenstreifen, welcher die Europäerstadt von dem Villenorte Kolupitiya trennt. Das *Galle Face* ist eine Art von allgemeinem Tummelplatz; hier liegt auch das Heim des *Ceylon-Clubs*, dessen unscheinbares Äußeres dem im Innern des Gebäudes entfalteten Luxus keineswegs entspricht. In den weniger heißen Abendstunden wird auf einem eingefriedeten Rasenplatze bei dem Gebäude des *Ceylon-Club* das beliebte Polospiel, eine Art von *Criquet* zu Pferde, gespielt. Auch das gewöhnliche *Criquet* wird auf diesem Platze fleißig geübt. Zu dieser Zeit sammeln sich um den Spielplatz Hunderte von Wagen und Tausende von Zusehern, mit der größten Theilnahme den Chancen des Spieles folgend. Zweimal in der Woche concertirt hier die Musik des in Colombo stationirender Hochländer-Regiments. An der der See zugewendeten Seite des *Galle Face* zieht sich eine schnurgerade Fahrstraße und ein Promenadeweg, der letztere mit schattigen Ruheplätzen versehen, dahin. Hier wimmelt es in den Abendstunden ebenfalls von Wagen und von Spaziergängern, welche nach des Tages Mühe und Plagen sich in der etwas abkühlenden Luft bewegen, und das schöne Schauspiel der an dem Strande sich tosend brechenden Brandung genießen. Man kann sich schwer eine anziehendere Scenerie denken, als sie die belebte *Galle Face* hier täglich bietet.

Lässt man die auf mehrere Meilen sich erstreckende Villenstadt Kolupitiya zur Rechten, und setzt seinen Weg landeinwärts fort, wozu man sich am besten der bequemen landesüblichen, einspännigen, äußerst billigen *dos-a-dos* Wägelchen bedient, so gelangt man zu einer großen kreisrunden Gartenanlage, dem Victoria-Park. Hier liegt das noch junge Ceylon-Museum, dessen Inneres eine schon recht reichhaltige Sammlung der Fauna und Flora, sowie eine ethnographische Sammlung von Ceylon enthält. Den Weg in der gleichen Richtung fortsetzend, gelangt man zu zahlreichen *Criquet-* und *Lawn Tennis*-Spielplätzen. Man kann sich da überzeugen, dass das erstgenannte Spiel auch schon vielfach von den Eingeborenen gespielt wird; das *Lawn Tennis* ist auch hier hauptsächlich die Domäne der jungen Damenwelt und des von derselben unter allen Himmelsstrichen untrennbaren, in Botmäßigkeit erhaltenen Gefolges.

Weiter gegen das Innere zu stößt man auf ausgedehnte Zimmtplantagen inmitten derselben befindet sich eine Irrenanstalt.

Nimmt man, von dem Landungsplatze ausgehend, die Richtung gegen Norden, so gelangt man zuerst an einer Reihe von mächtigen Kohlenschuppen vorbei, welche den verschiedenen großen Dampfschiffahrtsgesellschaften gehören, deren Schiffe in regelmäßiger Folge Colombo anlaufen; auch die von Privaten zum Verkaufe vorräthig gehaltenen großen Lager von Kohle finden sich hier aufgestapelt. Den Weg in der gleichen Richtung fortsetzend, kommt man zu der Singhalesenstadt. Die Singhalesenstadt ist unregelmäßig angelegt, und erstreckt sich in der Länge von zwei Meilen nordwärts bis zu der Mündung des Flusses Mutwal oder Kalani Ganga; über diesen Fluss führt eine in

Digitized by Google

gutem Zustande erhaltene, über Flottanten gelegte Fahr- und Gehbrücke, sowie eine eiserne Eisenbahnbrücke.

In der Singhalesenstadt befinden sich zahlreiche Buddha- und Hindu-Tempel. Die ersteren, meist von einer Mauer umschlossen, sind den Fremden stets zur Besichtigung zugänglich. Der Besucher wird am Eingange von eigens hiezu autorisirten Tempelführern in Empfang genommen und durch die Tempelanlagen geleitet, welche beinahe immer aus einem Haupttempel mit um denselben gruppirten Nebentempeln besteht. In den letzteren sieht man allerlei Buddhastatuen aus bemaltem Holz, Elfenbein, Gold, Silber und Krystallglas gefügt; in den Haupttempeln fallen an den Wänden eines durch Säulen getragenen Vorraumes bildliche Darstellungen und Allegorien aus der buddhistischen Religionsgeschichte und Sagenwelt auf; im innersten Heiligthum ruht die meist in liegender Gestalt gebildete und oft kolossale Dimensionen erreichende Buddhastatue. Auch diese Kollossalstatuen sind aus reichem Material hergestellt. Alle Räume der Tempel sind stets von dem betäubenden Dufte der Lotosblumen erfüllt, welche von den die Tempel fleißig besuchenden Gläubigen in großer Anzahl gespendet werden. Der Hauptgottesdienst beginnt um Sonnenuntergang, und es wird der Beginn desselben den zuströmenden Andächtigen durch Trommelschlag verkündet; Tempeldiener handhaben die Trommel, welche hier den Dienst unserer Kirchenglocke vertritt.

Im Abendgottesdienste kommt dem Recitiren von langen Litaneien oder eigentlich litaneiartigen Responsalien eine bemerkenswerte Rolle zu. Diese Recitationen sind eine der zahlreichen, augenfälligen Ähnlichkeiten in den äußeren Formen des Cultus der Buddhisten mit den Formen des katholischen Gottesdienstes; man erkennt unmitteibar, dass die letzteren Cultusformen von den ersteren abgeleitet sind, und es ist die Ähnlichkeit dieser Äußerlichkeiten vielleicht eine noch weiter gehende, als jene, welche bekanntlich in hohem Maße zwischen der buddhistischen und der reinen, von Menschenwerk noch unberührt gebliebenen christlichen Lehre besteht[1]).

Es bedarf kaum der ausdrücklichen Erwähnung, dass dem den Tempel verlassenden Fremden eine große Anzahl von Händen sich entgegenstreckt, welche nicht allein Tempeldienern, sondern auch Priestern angehören und zur Entgegennahme eines Obolus stets bereit sind.

Wie schon weiter oben erwähnt, ist auf Ceylon der Buddhismus von manchen der Bedrängnisse verschont geblieben, welche er anderwärts vielfach zu erdulden hatte; man kann deshalb Ceylon auch gegenwärtig als einen der Hauptsitze des buddhistischen Bekenntnisses und Cultus ansehen. Der größte und vornehmste Tempel der Insel ist gegenwärtig, seit der Zerstörung des Tempels zu Anurâdhapura, jener etwa 7 Meilen nördlich von Colombo gelegene Tempel, welcher sich inmitten von Cocoswaldungen erhebt.

Strenger als die Buddhisten sind gegenüber den Fremden, rücksichtlich der Zulassung zum Besuche und zur Besichtigung ihrer Heiligthümer, die Hindus oder Schiwaisten, Brahmanen. Selbst das Versprechen einer bedeutenden Belohnung vermag den Diener dieses Cultus nicht dazu zu bewegen, dem fleischessenden, also unreinen Fremden das Betreten der überreich ver-

[1]) „Enthalte Dich jeder Sünde, erwerbe alle Tugend, unterdrücke Deine Selbstsucht“ — dies ist der Fundamentalsatz der buddhistischen Lehre, welcher gewiss unserem einzigen Gebote: „Liebe Gott über Alles und Deinen Nächsten wie Dich selbst“ an die Seite gestellt werden darf.

zierten Tempel zu ermöglichen. Der Tempel wäre durch das Betreten von Seite eines solchen Menschen entweiht. —

Colombo kann seinem äußeren Ansehen nach als eine Gartenstadt bezeichnet worden. In der Europäerstadt, sowie in Kalutipiya findet man kaum ein Haus, welches nicht von einer größeren oder kleineren Gartenanlage umgeben wäre. Jeder einzelne Hauscomplex ist dann noch mit dem zugehörigen Garten von einer Mauer eingefriedigt; an dem Eingangsthore prangt der von dem Eigenthümer für das Haus gewählte Name. So heißt z. B. das inmitten eines besonders schönen Gartens gelegene *Bungalow* unsers Consuls, des reichen und angesehenen englischen Kaufherrn Mr. Aitken: „*Madame House*“.

Die Hausgärten erfordern keine große Pflege; bald nach der ersten Anlage eines solchen Gartens weist er schon die prächtigste farbenschimmernde Vegetation auf. Außer der Pracht der Pflanzen tragen noch die zahllosen farbenprangenden Schmetterlinge und Insecten der buntschillernden Arten und auch andere Thiere, wie z. B. die vielen an den Wänden sichtbaren Eidechsen u. s. w. zur magischen Farbenpracht bei, in welcher diese Gärten sich dem Auge des Beschauers präsentiren. Die überreiche Vegetation, sowie die in außerordentlich gutem Zustande erhaltenen, festen, staubfreien, durch eisenhältige Erde eine rothbraune Färbung aufweisenden Straßen, verleihen Colombo und seiner näheren Umgebung das Aussehen eines einzigen großen Parkes. In der weiteren Umgebung herrschen Reisculturen und Cocoswaldungen vor. Der Reis erfordert ein reichlich bewässertes Terrain; deshalb sind hier die Reispflanzungen meistens derart angelegt, dass mit Benützung selbst der kleinsten Abdachungen und Böschungen, die einzelnen Parcellen terrassenartig übereinander gelegt sind, und somit das vom Regen oder aus Wasserläufen gewonnene, beziehungsweise zugeleitete Wasser von der obersten Terrasse an alle unterhalb derselben gelegenen Absätze überrieseln kann. —

Die hauptsächlichsten Behörden und Ämter, welche in Colombo thätig sind, sind die folgenden:

Das Gouvernement; die schon früher erwähnten Körperschaften, nämlich das *legislative* und das *executive Council*; der schon erwähnte oberste Gerichtshof für Ceylon; die Departements des *Attorney General* und des *Solicitor General*; die *District Judges* und *Magistrates*; die *Magistrates and Comissioners*; die Fiscalbehörde, Polizei, Gefangenhausverwaltung, die Grundbuchs- und Landzuweisungsbehörden — *Registrations of Land and Titles* — die Schulbehörden, das Schatzamt; das Zollamt; die Behörde für Bewässerungsanlagen; das Hafenamt mit seinen Lotsen, das Departement der öffentlichen Arbeiten; eine Regierungsdruckerei, ein forstliches Aufsichtsamt, endlich die Vorstehungen des Museums und des botanischen Gartens u. s. w. Zwei katholische und ein presbyterianischer Bischof stehen den Kirchenämtern vor. Die Municipalität besorgt die städtischen Communalangelegenheiten.

An militärischen Ämtern und Behörden zählt der Commandant der Zrinyi auf: den *General Staff*, das *Army Service Corps*, den *Medical Staff* mit seinem Departement, das *Comissioners and Transport Departement*, das *Ordnance Store Departement*, das ist Artillerie-Materialverwaltung, und das *Army Pay Departement*.

Durch Consulate sind alle europäischen Staaten, mit Ausnahme der Schweiz, und mehrere außereuropäische Staaten vertreten.

In fortificatorischer Beziehung wird über Colombo das Folgende bemerkt: Die Stadt ist gegen die Seeseite durch mehrere Batterien vertheidigt. Die

Digitized by Google

Flagg Staff Battery, seewärts von dem Gouvernementsgebäude gelegen, ist eine steinerne Bastion, mit elf Stück 30-pfündigen altartigen glatten Geschützen auf Radrapperten, bewehrt. Diese Batterie hat vornehmlich die Verwendnng als Salutirbatterie. Man beabsichtigt aber, für Salutzwecke eine eigene kleine, aus leichten Feldgeschützen zusammengestellte Batterie zu errichten; wahrscheinlich wird dann die jetzt nur mit 30-Pfündern bewaffnete, eben früher erwähnte Batterie schwereres, modernes Geschütz und den erforderlichen Umbau erhalten. An dem linken Flügel der *Flagg Staff Battery* sind hinter Erdwällen zwei 8"ige und ein 6"iges Armstrong-Vorderladegeschütz auf eisernen Schlittenrapperten aufgestellt. Das Munitionsdepot befindet sich an dem rechten Flügel der Batterie.

Die *Galle Face Battery*, zur Zeit des Besuches von Colombo durch Zrinyi noch in unfertigem Zustande, ist ein Erdwerk, welches in der Nähe des Ceylon Clubhauses erbaut wird. Es sollte drei Stück 7"ige Armstrong-Vorderladegeschütze erhalten. Für dieses Werk soll das Munitionsdepot in geschützterer Lage, nämlich unterirdisch, unter der zu dem Clubhause führenden Straße angelegt werden.

Auf *Mutwal Point*, gegenüber des nördlichen Endes des Wellenbrechers, befindet sich ebenfalls ein Erdwerk im Bau.

Die Werke sind alle in ganz niederer Lage an dem Seestrande errichtet, und bestreichen die Seefront zwischen den Peilungen NNW bis SSW; sie können übrigens der Beschaffenheit der Küste nach beliebig vermehrt werden.

Die Garnison von Colombo bestand zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi aus dem ersten Bataillon *Gordon Highlanders*, einer Compagnie Genietruppen und der 33. Batterie Artillerie.

Eine Verstärkung der Vertheidigung von Colombo durch Auslegung einer oder mehrerer Reihen von submarinen Minen ist jederzeit ohne Schwierigkeiten möglich; ein Gegner, welcher Truppen ans Land setzen wollte, könnte dieses Vorhaben während der Dauer der SW-Monsons, das ist vom April bis October schon allein wegen der der ganzen Westküste entlang herrschenden starken Seebrandung nicht zur Ausführung bringen.

In maritimer und nautischer Beziehung macht Fregattenkapitän Khittel auf das Folgende aufmerksam. Die Höhenzüge in der Umgebung von Colombo, welche für das sich nähernde Schiff den Hintergrund des gesichteten Landstreifens bilden, weisen keinerlei gute Marken für die Orientirung auf. Die Segelhandbücher und Karten erwähnen gewisser hoher, vereinzelt stehender Palmengruppen, welche gut erkennbar sein sollen; diese auf *Mutwal Point* situirten Baumgruppen müssen aber in neuester Zeit eine Veränderung erlitten haben, welche sie gegenwärtig nicht mehr als Peilungs- und Orientirungsobject geeignet erscheinen lassen; man konnte sie an Bord der Zrinyi nicht einmal ausfindig machen, als das Schiff schon im Hafen angelangt war.

Als das einzige Mittel, um Colombo mit einiger Sicherheit bei Nacht oder unsichtigem Wetter richtig anzulaufen, empfiehlt der Commandant der Zrinyi auf Grund der von ihm gemachten Erfahrungen den richtigen Gebrauch des Lothes, weil der Meeresgrund 10 Meilen westwärts von Colombo plötzlich von 300 Faden auf 30—40 Faden ansteigt, und sich die Wassertiefe beinahe vollkommen regelmäßig für jede weitere Meile Annäherung an die Küste um zwei Faden verringert. Der Zrinyi hat bei anderen Gelegenheiten das Thompson'sche Navigationsseeloth vortreffliche Dienste geleistet, und mit

Digitized by Google

Hilfe dieses sinnreichen Instrumentes würde das Anlaufen von Colombo auch bei Nacht oder dichtem Nebel keine unüberwindlichen Schwierigkeiten bieten.

Im Hafen von Colombo wird täglich um 4 Uhr 15 Min. mittlerer Ortszeit ein sehr verlässliches Mittagssignal abgegeben, welches 10 Uhr 55 Min. 38·04 Sec. mittlerer Greenwicher Zeit entspricht. Dem eigentlichen Mittagssignale gehen zwei Avisosignale vorher.

Die Hafenlotsen beschränken ihre Dienste auf das Einlotsen des Schiffes in die durch die Wellenbrecher abgegrenzten Räume des inneren Hafens; sie kommen den Schiffen nur bis an die durch die Wellenbrecher gebildete Hafeneinfahrt entgegen. Ebenso verlassen sie das Schiff an der Ausfahrt; die Gebür für das Ein- oder Auslotsen beträgt 3 £.

Der Landungsplatz für Boote im inneren Hafen ist bei Nacht durch drei horizontal angeordnete grüne Lichter gekennzeichnet; es befindet sich westwärts von diesem Anlegeplatze ein Brunnen, an welchem Dampfbarkassen ihren Wasservorrath erneuern können.

Was die Ressourcen anbetrifft, welche Colombo für die Schiffahrt bietet, so muss zunächst bemerkt werden, dass hier keine Docks vorhanden sind. Auch hat die königlich englische Kriegsmarine bisher kein technisches Etablissement in Colombo. Es besteht aber hier ein privates technisches Etablissement, die *Colombo Iron Works*, unter Leitung eines Herrn John Walker, welches Etablissement sehr leistungsfähig ist. Obwohl vornehmlich zum Zwecke der Erzeugung von landwirtschaftlichen Maschinen errichtet und eingerichtet, wie z. B. Maschinen zum Schälen von Kaffeebohnen, solcher zum Zerkleinern und Rollen der Theeblätter u. s. w., ist diese Fabrik doch auch ganz wohl imstande, Bestellungen von Reparaturen und Neuerzeugungen für Zwecke der Schiffe anzunehmen und auszuführen. Während wohl so ziemlich jede beanspruchte Reparatur ohne Schwierigkeit hier ausgeführt werden dürfte, können Neuerzeugungen nur von Bestandtheilen, welche eine gewisse Größe nicht überschreiten, unternommen werden. So z. B. Cylinder aus Gusseisen bis 1000 *mm*, und Schmiedestücke bis 250 *mm* Durchmesser.

Der Maschinensaal der *Colombo Iron Works* enthält zehn mittels Transmissionen betriebene Drehbänke, dann zwei Circularsägen und zwei Ventilatoren für die Schmiedewerkstätte; eine große Dampfsäge mit fünf Blättern hat ihre eigene Betriebsmaschine, bei directer Kraftübertragung durch eine Verlängerung der Dampfkolbenstange. Die Schmiedewerkstätte hat 13 Schmiedefener mit den dazu gehörigen Ambossen und zwei Dampfhämmer kleinerer Gattung. Die Gießerei hat einen Ofen für Gelbguss und einen Kupolofen. Eine große Ausdehnung hat die Tischlerei, welche alle Gestelle und Kästen für die landwirtschaftlichen Maschinen herzustellen hat; die Arbeiter der Tischlerei leisten auch nach Bedarf Dienste in der Modelltischlerei der Maschinenwerkstätten.

Die Fabrik beschäftigt 600 Arbeiter, ausschließlich Singhalesen; diese Arbeiter haben einen sehr guten Ruf der Tüchtigkeit und zugleich der Anspruchslosigkeit; sie arbeiten von 6 Uhr morgens bis 6 Uhr abends bei Taglöhnen, die von einer bis anderthalb Rupien betragen.

Es besteht die Einrichtung, dass einlaufende, mit einer Havarie behaftete Schiffe nur die internationale Signalflagge „W" zu zeigen brauchen, damit sofort ein Vertreter der *Iron Works* an Bord komme, um die Verabredungen über die nöthigen Reparaturen zu treffen.

Digitized by Google

Außer den *Iron Works* findet man in Colombo nur einige wenige Detailwerkstätten von kleiner Ausdehnung und geringerer Leistungsfähigkeit.

Ein bedeutender Vorrath an Kohle ist stets in den verschiedenen gesellschaftlichen und privaten Magazinen am Lager; die Ergänzung des Kohlenvorrathes kann immer ohne jede Schwierigkeit stattfinden.

Mit Trinkwasser guter Qualität ist Colombo seit der Beendigung der großartigen Wasserleitung, der *Colombo Water Works*, welche in den Jahren 1881/82 in Angriff genommen wurden, auf das reichlichste versehen. Diese Wasserleitung bringt das Wasser aus einem 30 Meilen von Colombo entfernten künstlichen Reservoir, das $9^1/_2$ Meilen Fläche bedeckt, nach der Stadt, wo in allen Straßen eiserne Rohrleitungen mit reichlich fließenden Auslaufbrunnen vorhanden sind. Die tägliche Zulaufsmenge beträgt 2 Millionen Gallonen Wasser.

Für die Approvisionirung eines Schiffes mit Lebensmitteln ist Colombo sehr geeignet; alle in dieser Richtung erforderlichen Artikel sind hier in großer Menge und guter Qualität zu anständigen Preisen immer erhältlich.

Die Anzahl der Handelsfirmen, welche sich in Colombo mit der Approvisionirung von Schiffen befassen, ist eine sehr große, und zumeist sind es Eingeborene, welche diesen Geschäftszweig betreiben. Fregattenkapitän Khittel gab einem seit einigen Jahren in Colombo als *Ship Chandler* etablirten Österreicher aus Lussinpiccolo, namens G. Bonifacich, den Vorzug, und hatte allen Grund, mit der Qualität und den Preisen der gelieferten Waren zufrieden zu sein. Lebensmittel und Maschinenbedarf wurden bei dieser Firma bezogen. Für Holz, Metall- und Glaswaren empfiehlt der Commandant der Zrinyi die Firma John Walker & Co.

In Bezug auf die sanitären Verhältnisse von Colombo müssen die Einwirkungen gesondert betrachtet werden, welche das Klima auf die drei Hauptbestandtheile der Bevölkerung ausübt, nämlich auf die den Hauptstock der Einheimischen bildenden Singhalesen, dann die zugewanderten schwarzen Stämme, Malayen und wenige Neger, endlich die hier lebenden Europäer.

Die Singhalesen zeigen eine gewisse Immunität sowohl gegen verschiedene schädliche Einflüsse des Bodens, als auch gegen viele Krankeitsformen, von denen die anderen Stämme oft heimgesucht werden. Gegen Dyssenterie, Cholera und Malaria tritt diese relative Immunität am deutlichsten zutage; sowohl die Intensität als die Häufigkeit dieser Krankeitsformen ist bei den Singhalesen weitaus geringer als bei den hier ansässigen Malayen und Negern. Häufig sind hingegen bei den Singhalesen Erkrankungen der Luftwege, wie Bronchitis, Pneumonia, Croup, namentlich aber Tuberculose. Unter den 220 Kranken, welche sich zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi in dem *General Hospital* zur Behandlung befanden, waren 40 an Tuberculose Erkrankte; von diesen waren zwei Drittel Singhalesen. Von der auf der ganzen Insel noch immer stark grassirenden Lepra (Elefantiasis, *Leprosy*) werden auch am meisten die Singhalesen ergriffen.

Cholera mit epidemischem Charakter tritt äußerst selten, mit endemischem Charakter hingegen ziemlich oft auf. *Cholera infantium* ist ziemlich selten. Die Ärzte in Colombo neigen zu der Ansicht, dass die letztere Thatsache dem Umstande zugeschrieben werden darf, dass die Mütter ihre Kinder sehr lange Zeit an der Brust behalten. Eine eigenthümliche Erscheinung ist hingegen die sehr häufig bei Kindern in zartem Alter vorkommende Erkrankung der Mundschleimhäute, welche als Folge des Genusses unreifen Obstes angesehen wird.

Digitized by Google

Die zahlreichen Formen der Malaria-Erkrankungen haben ihre unerschöfliche Quelle in den vielen weit ausgedehnten Seen und Teichen, welche in und um die Stadt angetroffen werden. Diese durch Canaladern miteinander verbundenen Teiche mit ihrem stagnirenden und von zahlreichen, in Fäulnis begriffenen Pflanzenresten und sonstigen organischen Stoffen bedeckten Gewässer, inmitten unabsehbarer, dichter und feuchter Palmenwälder geben die Veranlassung zu den vielen Erkrankungen an Wechselfieber, von denen das ganze Jahr hindurch die Angehörigen aller der verschiedenen Racen betroffen werden, aus denen sich die Bewohnerschaft von Colombo zusammensetzt.

Was im besonderen die Europäer anbelangt, so sind die Krankheitsformen, unter welchen dieselben am meisten zu leiden haben, jene der Verdanungsorgane, und zwar insbesondere der Leber. Die Erklärung hiefür liegt nahe und ist durchaus nicht ausschließlich von rein klimatischen Ursachen unmittelbar bedingt. Die meisten der hier ansässigen Europäer sind durch ihre Berufsgeschäfte zu einer sitzenden Lebensweise gezwungen; ihre Beschäftigung bindet sie für den größten Theil des Tages an das Bureau oder Comptoir; infolge der Hitze oder des Regens machen sie weniger Bewegung im Freien, als zur Erhaltung einer richtigen Functionirung des Körpers erforderlich wäre. Dabei sind ihre häufigen Mahlzeiten sehr opulent, und es werden große Quantitäten von Gewürzen, Alkohol und kohlensäurehältigen Getränken genossen. Es ist daher nicht eben zu verwundern, dass ziemlich jeder Zweite unter den Europäern über Affectionen der Leber zu klagen hat.

Erkrankungen der Respirationsorgane, speciell der Lunge, kommen unter den Europäern weniger vor. Von einer an Ort und Stelle von einem Europäer acquirirten Tuberculose wissen die Ärzte keinen einzigen Fall zu nennen; im Gegentheile sollen Tuberculöse, und zwar sowohl solche, bei denen die Krankheit schon zur vollen Entwicklung gelangt war, als solche, bei denen die Krankheit erst die Anfangsstadien durchlaufen hatte, schon nach kurzem Aufenthalte in Colombo merkliche Besserungen aufgewiesen haben.

Mit Heilanstalten ist Colombo, gleichwie jede Stadt im großen englischen Colonialbereiche, sehr gut ausgestattet. Sie sind alle rationell den Verhältnissen des Klimas und ebenso den Sitten und Gewohnheiten der Bevölkerung trefflich angepasst, liegen weit außerhalb der Stadt und sind meistens von Palmenwäldern umgeben.

Das größte der Spitäler von Colombo ist das schon früher erwähnte *General Hospital*. Dasselbe liegt in der Mitte eines ausgedehnten schönen Parkes, unter dessen zu schattigen Alleen angeordneten Bäumen fast alle Gattungen der tropischen Palmen vertreten sind. Das Spital besteht aus mehreren Pavillons mit einem Gesammtbelegraum von 240 Betten. Die Räumlichkeiten der Pavillons sind groß und luftig, dabei von sehr einfacher Einrichtung. Die Bettgestelle sind mit Matten aus jungem Bambusrohr überdeckt, welche bekanntlich die Eigenschaft haben, den Körper in einer angenehmen Kühle zu erhalten. Einige der Pavillons sind für die Aufnahme erkrankter Europäer eingerichtet; sie unterscheiden sich von den anderen durch eine etwas luxuriösere Einrichtung, und weisen wo möglich eine noch scrupulösere Reinlichkeit auf, als die anderen, für die Eingeborenen bestimmten Pavillons.

Nahe an dem *General Hospital* befindet sich eine kleine Gebäranstalt; sie ist für 20 Wöchnerinnen eingerichtet, und etwas eigenthümlicherweise ist hier ein abgesonderter Pavillon für die Aufnahme solcher Hilfesuchenden bestimmt, welche einem unehelichen Kinde das Leben zu geben haben.

Etwa drei Meilen von der Stadt entfernt liegt das nur zur Behandlung syphilitischer Fälle bestimmte Spital. Man hat in Colombo seit einiger Zeit durch geeignete Überwachungsmaßregeln des traurigen Gewerbes, welches dem eben erwähnten Spitale seine Kranken zuführt, eine namhafte Abnahme dieser Krankheitsfälle zu erzielen gewusst. Zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi befanden sich in dem Syphilisspitale 30 Kranke, von denen über die Hälfte dem weiblichen Geschlechte angehörte.

In der Nähe der großen, luftigen, allen Anforderungen der Hygiene bestens entsprechenden Kaserne steht parallel zur *Galle Face* das Militär-Hospital. Dasselbe ist für 100 Kranke eingerichtet, hatte aber zur Zeit, von der wir hier sprechen, nur 20 Mann in Behandlung. Der Gesundheitszustand der Garnison von Colombo soll immer ein sehr befriedigender sein.

Einige Meilen außerhalb der Stadt, auf einsamer, von Palmenhainen bedeckter Stelle liegt das Lepra-Spital. Dieses Krankenhaus dient ausschließlich zur Aufnahme der Unglücklichen, die von der furchtbaren Elefantiasis befallen sind. Es mag wohl kaum einen anderen Ort geben, wo man die Gelegenheit haben könnte, die gräßlich entstellende Krankeit in allen ihren Formen, Gattungen und Stadien, und an so vielen Beispielen beobachten zu können, wie eben hier. Etwa 200 dieser Unglücklichen waren da in einfachen, aber sehr rein gehaltenen Pavillons untergebracht; alle Stadien, von der röthlichgelben Pigmentirung einzelner Hautstellen angefangen, bis zum Endstadium, welches mit dem Verluste ganzer Glieder verbunden ist, konnten hier zur Anschauung gebracht werden. —

Der Aufenthalt S. M. Schiffes Zrinyi im Hafen von Colombo dauerte vom 15. bis zum 21. Juni. An Bord war man während dieses Zeitraumes vollauf damit beschäftigt, die Havarien zu repariren, welche das Schiff während der Überfahrt von Aden in der schweren See des SW-Monsoone erlitten hatte. Die Verstützungsarbeiten an der eingedrückten Bordwand wurden in sachgemäßer Weise durchgeführt, eine Holzspiere gekauft und mit Bordmitteln aus derselben eine neue Backspiere hergestellt. Der helle Anstrich des äußeren Schiffes, welcher durch die Einwirkungen des Wetters bei der Traversade außerordentlich gelitten hatte, wurde erneuert; 73 *t* Kohle und die erforderlichen Mengen von Lebensmitteln und Maschinenbetriebsmateriale wurden angekauft.

Die üblichen Etikettesbesuche wurden gemacht und erwidert; den Gouverneur Sir Arthur E. Havelock traf der Commandant nicht an, da derselbe sich auf einer Reise im Innern der Insel befand.

Der Mannschaft wurde hier abtheilungsweise der Landgang gestattet, und ein Theil des Stabes machte einen Ausflug nach der alten Hauptstadt Ceylons, Kandy. Dieser interessante Ausflug, welchem mit Rücksicht auf die Dienstverhältnisse nur kurze Zeit gewidmet werden konnte, erfuhr eine unangenehme Beeinträchtigung durch das Missgeschick, dass die Reisenden infolge einer unrichtigen Information seitens des Conducteurs den Eisenbahnzug eine Station vor Kandy verließen, und nun beinahe die ganzen vier Meilen, welche sie noch von Kandy trennten, in der glühenden Sonnenhitze zu Fuß zurückzulegen gezwungen waren. Erst nahe am Ziele gelang es ihnen, einen der landesüblichen *Bullock Cars* aufzutreiben. So gut es gehen wollte, wurden nun doch noch die berühmten Merkwürdigkeiten Kandys, die Tempel, der Buddhazahn, der riesige Abdruck von Adams Fuße und *last not least* der prachtvolle botanische Garten von Peradeniya in Augenschein genommen. —

Digitized by Google

Der Reisegefährte der ZRINYI, die amerikanische Corvette ALLIANCE, hatte sich in Colombo ziemlich bedeutenden Maschinenreparaturen unterziehen müssen: der Commandant dieses Schiffes beabsichtigte, Colombo erst am 22. Juni zu verlassen, dann Pulo Penang anzulaufen und Singapore nur für einen ganz kurzen Aufenthalt zu berühren. —

Der Hauptzweck, welchen der Commandant der ZRINYI, den Weisungen der obersten Marinebörde folgend, bei seinem Besuche von Colombo im Auge gehabt hatte, wurde leider nicht erreicht. Dieser Zweck war, die verwickelten Angelegenheiten eines österreichischen Handelschiffes zu einer gedeihlichen Lösung zu bringen, welches sich schon seit dem October 1888 beladen im Hafen von Colombo befand, ohne in den Stand zu kommen, den Hafen nach seinem Bestimmungsorte London verlassen zu können. Dieses Schiff war das Lussignaner Barkschiff SANSONE; eine Reihe von Streitigkeiten zwischen den Befrachtern des Schiffes und dem Kapitän hatte zu einer schier unentwirrbaren Sachlage geführt, und die bei den Colonialgerichten eingereichten Klagen und Gegenklagen hatten schließlich zur Sequestrirung des Schiffes die Handhabe geboten. Schon Fregattenkapitän Graf Montecuccoli, Commandant S. M. Corvette AURORA, welches Schiff den Hafen von Colombo ein Jahr zuvor berührt hatte, war bemüht gewesen, die betheiligten Parteien außergerichtlich wenigstens insoferne zu vergleichen, dass die Abfahrt des Schiffes möglich geworden und ein executiver Verkauf des Schiffes vermieden worden wäre; aber er war mit seinen Bemühungen gescheitert. Fregattenkapitän Khittel hatte nun den Auftrag erhalten, in gleicher Richtung vorzugehen; er fand aber die Sachlage derart verfahren und verwirrt, und seit dem Besuche von Colombo durch AURORA auch noch weiter durch die Thatsache complicirt, dass der SANSONE jetzt, um zum Auslaufen fähig zu sein, Reparaturen erfordert hätte, deren Kosten sich auf viele Tausende von Rupien belaufen hätten; auch waren die in Betracht kommenden streitenden Parteien noch immer in solchem Maße jedem billigen Ausgleiche abhold, dass der Commandant der ZRINYI von allen weiteren Versuchen abstehen, und die Austragung der Angelegenheit dem langwierigen Wirken der Gerichte überlassen musste.

Nach einer eingehenden Darstellung des Sachverhaltes, zu deren Wiedergabe wir uns hier durch nichts veranlasst sehen können, schließt Fregattenkapitän Khittel den Bericht über seine Bemühungen mit den folgenden Worten: „Wenn auch festgestellt ist, dass der Kapitän durch nicht allzu reelle Befrachter, bei ungenügender Unterstützung von Seite des k. u. k. Consularamtes, hier im Auslande einen schweren Stand hatte, so bin ich doch weit entfernt, sein Verhalten in dieser Angelegenheit irgendwie zu entschuldigen oder gar es für gerechtfertigt zu finden. Wenn es ihm mit seinen Pflichten Ernst gewesen wäre, so hätte er jederzeit, sofort nach Beilegung der ersten Differenzen, und auch später, unter Protest, den Hafen verlassen und nach seinem Bestimmungshafen absegeln können....... Es trifft den Kapitän der Vorwurf, durch Leichtsinn und Halsstarrigkeit in geringfügigen Angelegenheiten der nationalen Handelsflagge ein schönes, wertvolles Schiff entzogen, und seine Rheder um ihren Besitz gebracht zu haben.

---

7. Von Colombo nach Singapore und Shanghai.

S. M. Schiff Zrinyi verließ den im Hafen von Colombo innegehabten Ankerplatz am 21. Juni um 8 Uhr 12 Min. morgens mit drei geheizten Kesseln unter Dampf. Nach Ausschiffung des Hafenlotsen wurde in den Curs S. $^1/_2$ O. gesetzt. Man fand hohen Seegang, aber nur leichten Südwestmonsoon, gegen welchen mit gutem Erfolge aufgedampft wurde. Um die Mittagsstunde wurde der Leuchtthurm von Barberyn dwars gepeilt und hierauf, immer bei leichten Brisen, die Fahrt gegen Süden fortgesetzt, bis die Position des Schiffes das Doubliren der Südspitze der Insel Ceylon gestattete. — Es trat dies um 5 Uhr nachmittags ein; zugleich gieng der Wind gegen Westen um, so dass das Schiff den Curs vor dem Winde nehmen konnte; die Maschine wurde demnach außer Gebrauch gestellt und alle Segel beigesetzt. Man erreichte eine Fahrt von $3^1/_2$ bis 4 Meilen in der Stunde und verzeichnete den Mittagspunkt des 22. Juni mit 5° 47′ nördl. Breite und 81° 16′ östl. Länge. Nachmittags frischte die Brise etwas auf; man legte in dem gegen *Acheen Head* auf Sumatra führenden Curse bis zum Mittag des 23. Juni 162 Seemeilen zurück und verzeichnete den Mittagspunkt in 5° 43′ nördl. Breite und 83° 51′ östl. Länge. Im Laufe der Nacht vom 23. auf den 24. frischte der Wind bis zu der Stärke 6 auf, drehte mehr gegen Süden und das Schiff machte Fahrten von 6—7 Meilen in der Stunde. Der Mittagspunkt des 24., in 6° 35′ nördl. Breite und 87° 4′ östl. Länge, ergab eine Stromversetzung von 2·1 Meilen stündlich; die gesammte Stromversetzung innerhalb des letzten Etmals betrug 51 Meilen. Der Wind nahm noch weiter an Stärke zu und drehte dabei bis nach SSO., so dass das Schiff schon scharf an dem Winde gehalten werden musste, aber durch die Abtrift noch weiter aus dem Curse gedrängt wurde. Vom 24. auf den 25. wurde eine Gesammtdistanz von 202 Seemeilen gesegelt und das Mittagsbesteck des 25. war 7° 22′ nördl. Breite und 90° 1′ östl. Länge. Doch war dieses Besteck, da der dicht bewölkte Himmel keinerlei astronomische Beobachtung zuließ, nur auf das Logg gegründet. Im Laufe des Nachmittags gieng der Wind wieder in die normalere Richtung gegen Süden zurück; man nahm hier die gebürende Rücksicht auf die von den nautischen Handbüchern angegebenen eigenthümlichen Kreisströme, welche unter der Wirkung des Südwestmonsoons entstehen, und es gelang, die gesteuerten Curse so einzurichten, dass der Mittagspunkt des 26., nämlich 6° 17′ nördl. Breite und 92° 23′ östl. Länge wieder in die genaue gegen *Acheen Head* führende Route fiel. Nun konnte der Curs

Digitized by Google

wieder direct auf diese eben genannte nordwestliche Spitze der Insel Sumatra gesetzt werden. Am 27. Juni um $5^1/_2$ morgens kam die Insel Groß-Nikobar für kurze Zeit, auf etwa 30 Meilen Entfernnng, in Sicht. In dieser Region begann sich häufiger Regen einzustellen; eine heftige Regenböe aus WSW, welche nm $10^1/_4$ Uhr vormittags einsetzte, zwang sogar wieder aus dem Curse abzufallen.

Die schwierigere Gestaltung der Wetterverhältnisse und der Umstand, dass schon seit zwei Tagen keine astronomischen Bestecke erhalten worden waren, bewogen den Commandanten, von 1 Uhr nachmittags des 27. an die Maschine in Gebranch zu setzen, nm in der Lage zu sein, fixe Curse zu steuern und dem Einflusse der Strömungen in der von der gewünschten Cursrichtung bedingten Weise entgegenarbeiten zu können. Doch wurden die Segel vorlänfig auch noch im Gebrauche beibehalten. Man konnte nun, unter Dampf und Segeln steuernd, dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 10 Meilen stündlich ertheilen und unbeirrt gegen die Ostküste der Malaccastraße laufen, welche als die günstigere Küste für jene Schiffe gilt, welche diese Straße von Norden nach Süden zu durchfahren haben. Am 28., um 5 Uhr morgens, erlaubte eine Drehung des Windes gegen Westen, die Maschine auf kurze Zeit außer Thätigkeit zu setzen; doch behielt man kleine Feuer unter den Dampfkesseln. Der Mittagspunkt des 28. ergab eine Breite von 5° 37′ Nord und Länge 98° 3′ Ost, wobei eine Stromversetzung von 26 Meilen gegen NzO resultirte. Bald flaute der Wind vollständig ab, so dass die Segel gänzlich außer Verwendung treten und die Maschine nun für den ganzen Rest der Fahrt durch die Sumatrastraße gegen Singapore in Gebrauch genommen werden musste. Nur eine kurze Strecke konnte noch, im Laufe des 29., gesegelt werden, da eine leichte, von Osten her aufgesprnngene Brise dies ermöglichte.

Die Dampffahrt in der Malaccastraße war häufig durch dichte Regenböen, welche besonders zur Nachtszeit den Auslugg außerordentlich behinderten, einigermaßen erschwert.

Vor dem Anlaufen der nördlich von der *One Fathom Bank* gelegenen Stelle mit durchschnittlich 12 Faden Wasser ließ der Commandant viertelstündig Lothnngen vornehmen, welche vollkommen den Angaben der Karte entsprachen und die Navigation in dieser schwierigen Partie wesentlich unterstützten. Um 2 Uhr 35 Min. nachts kam das Leuchtfener der *One Fathom Bank* in Sicht; man doublirte dasselbe um 4 Uhr 25 Min. und nahm nun den Curs auf Cap Parcellar, um die Untiefen der *South Sands*-Bänke zu vermeiden. Als das Lenchtfeuer von *Klang Street*, welches um 5 Uhr 50 Min. morgens gesichtet wurde, in die Peilung von N. 1/2 W. gebracht worden war, setzte man den südöstlichen Curs fort; am 30. Juni, um die Mittagsstunde, erreichte man die Breite des Cap Parcellar. Man hatte von hier an mit starker Gegenströmnng und auch mit recht frischem Gegenwinde zu kämpfen, so dass das Schiff, mit voller Kraft fahrend, doch nur $6^1/_2$ Meilen Geschwindigkeit erreichte; dementsprechend kam das Lenchtfeuer von *Pulo Pisang* erst um Mitternacht in Sicht. Man konnte dasselbe um 4 Uhr 40 Min. passiren und nm 8 Uhr morgens des 1. Juli Singapore durch den *Main Street* anlaufen. Nachdem *Raffles Lighthouse* nmsteuert war, kam *Peak Island* um 10 Uhr 45 Min. dwars, worauf die Fahrt des Schiffes gestoppt und der entgegengekommene Hafenlotse eingeschifft wnrde. Um 11 Uhr 45 Min. ankerte man auf der Rhede von Singapore, auf der für Kriegsschiffe reservirten

Stelle, nach den Angaben des Hafenlotsen, in 10 Faden Tiefe, mit dem Backbordanker und $2^1/_2$ Scheckeln Kette. —

Während der Reise von Colombo nach Singapore war Zrinyi u. zw. am 26. Juni um halb 8 Uhr morgens, von der amerikanischen Corvette Alliance überholt worden. Man befand sich in 6° 30′ nördl. Breite und 91° 37′ östl. Länge, und die Zrinyi lag scharf am Winde, mit allen, auch Oberbramsegeln, und loggte zwischen 6·7 und 7·9 Meilen. Der Amerikaner fuhr unter Dampf und Segeln und musste zu dieser Zeit eine Durchschnittsgeschwindigkeit von mindestens 11 Meilen entwickeln, nach der Zeit zu schließen, welche er für das Überholen der Zrinyi, die er auf etwa 2 Meilen Distanz passirte, gebraucht hatte. Es bestätigte diese Begegnung die Bemerkung, welche der amerikanische Schiffscommandant gegen Fregattenkapitän Khittel gelegentlich gemacht hatte, er trachte, sich bei seinen Fahrten immer auf einer Schiffsgeschwindigkeit von 12 Meilen in der Stunde zu erhalten. —

Mit Befriedigung bemerkte der Commandant der Zrinyi in seinem über diesen Reiseabschnitt erstatteten Berichte, dass, obschon der Südwestmonsoon sich diesmal nicht so stürmisch anließ, wie zwischen Socotra und Colombo, sondern in dieser Region einen viel milderen Charakter hatte, doch die Verhältnisse der Fahrt solche waren, welche der seemännischen Ausbildung der Mannschaft sehr zu statten kamen, und dass auch thatsächlich die besten Fortschritte in dieser Richtung wahrnehmbar waren. Der häufige Wechsel in der Segelführung, bei sehr wechselnden Witterungsverhältnissen, die beinahe unausgesetzt heftigen Roll- und Schlingerbewegungen, unter welchen die verschiedensten Arbeiten in der Takelage ausgeführt werden mussten, gaben eine vortreffliche Gelegenheit zur Schulung und Übung. Keinerlei Havarie war in der Takelage oder sonst an dem Schiffe zu verzeichnen. In der Zeit vom 15. bis zum letzten Juni war übrigens die sechswöchentliche Frist abgelaufen, welche von den in der k. u. k. Kriegsmarine bestehenden Vorschriften für die Unterweisung und Übung der Schiffsbemannungen, als erste Stufe für die Erreichung eines bestimmten Grades der Ausbildung in den einzelnen Dienstesfächern gesteckt ist; der Schiffscommandant machte es sich deshalb während dieser 14 Tage zur besonderen Aufgabe, häufige Detailinspicirungen abzuhalten, um den Grad der erreichten Geschicklichkeiten und des gewonnenen Verständnisses zu constatiren. Die Ergebnisse dieser Prüfungen und Inspicirungen waren allseitig sehr befriedigende und gaben den mit der Detailinstruction betrauten Schiffsofficieren das beste Zeugnis rücksichtlich der entwickelten Thätigkeit und des dabei bekundeten Geschickes. —

Der Gesundheitszustand an Bord war ein vorzüglicher. Constitutionelle Erkrankungen waren während dieses Reiseabschnittes gar keine vorgekommen. Selbst die häufig aufgetretenen Abscesse u. dgl., an denen früher beinahe alle Mitglieder des Stabes und der Mannschaft zu leiden gehabt hatten, kamen nun nicht mehr, oder doch in sehr geringer Zahl vor; der Process der Anpassung an das Tropenklima durfte als vollzogen angesehen werden.

Auf der Rhede von Singapore fand die Zrinyi beim Einlaufen die folgend benannten Kriegsschiffe vor:

Die kaiserlich deutschen Schiffe Leipzig und Sophie,[1]) das erstere

---

[1]) Leipzig, Kreuzerfregatte, Eisenschiff mit completer Holzbeplankung, Bug und Heck eingezogen, Rammbug, zwei Schlote. 3925 *t*, 4800 *ind. e*, 86 *m* lang, 14 *m* breit, 6,3 *m* tief. Zwei Stück 17 *cm* lange, zehn Stück 17 *cm* kurze Ringgeschütze Krupp,

die Commandoflagge des Contre-Admirals Valois führend; diese Schiffe lagen seit einigen Tagen auf der Rhede und hatten einen Theil ihres Stabes und der Mannschaft gewechselt; die ablösende Mannschaft war mittels deutscher Handelsdampfer nach Singapore geschickt worden; in gleicher Weise geschah die Repatriirung der Abgelösten. Leipzig und Sophie befanden sich zu jener Zeit bereits durch $2^1/_2$ Jahre in Dienst gestellt; sie sollten noch einen weiteren gleich langen Zeitraum in Dienst gestellt verbleiben und nach der Station der Südsee und Australien abgehen, sobald die neueingeschiffte Mannschaft auf den Rollenposten genügend eingeübt worden war. Der 21. Juli war für ihre Abreise von Singapore in Aussicht genommen;

das englische Kriegsschiff Porpoise,[1]) zu der Escadre in den chinesischen Gewässern gehörend, zur Zeit eben Stationsschiff in Singapore;

den französischen Aviso Seudre,[2]) welches Schiff durch drei Jahre in den Gewässern Tongkings stationirt war, und nun von Hainan kommend, auf der Heimreise nach Toulon begriffen war; endlich

das niederländische Kriegsschiff Heinrich der Niederlande,[3]) zur niederländisch-ostindischen Flotte gehörend und behufs Vornahme von Schiffs- und Maschinenreparaturen nach Singapore gekommen.

Von allen den eben genannten fremden Schiffen wurde Zrinyi in der international üblichen Weise bei der Ankunft begrüßt und am folgenden Tage fand der Austausch von Visiten zwischen dem Fregattenkapitän Khittel und den fremden Befehlshabern statt. Die deutschen Officiere hatten eben die Nachricht von der zum Abschlusse gelangten diplomatischen Transaction erhalten, durch welche Helgoland an das Deutsche Reich gekommen, hingegen die Oberhoheit über das ostafrikanische Vituland an England abgetreten worden war. Jene deutschen Officiere, denen das Vituland bekannt war, zeigten sich durch den Verlust dieses Landes für die deutschen Colonisationsbestrebungen nicht eben angenehm überrascht; sie standen nicht an, eben das Vituland als die Perle der deutschen ostafrikanischen Erwerbungen zu bezeichnen und manche unter ihnen meinten, dass der Anfall von Helgoland große Anstrengungen für die Befestigung dieser Nordseeinsel zur Folge haben dürfte, da man für den Fall eines Krieges der feindlichen Flotte diesen Stützpunkt unzugänglich machen müsse, während das bis dahin englische Helgo-

---

zwei leichte Geschütze, sechs Mitrailleusen, zwei Oberwasser-Whitehead-Torpedos-Lancierrohre. 16 Meilen Fahrtgeschwindigkeit. (1875 vom Stapel gegangen.) Sophie, Kreuzercorvette des Typs Carola; eisernes Schiff von 2169 Tonnen Gehalt, 2100 *ind. e.* Leichte Holzbeplankung für Zinkhaut, 69 *m* lang, 13 *m* breit, 5·6 *m* tief. Acht Stück 15 *cm* kurze Ringgeschütze Krupp, vier Stück 8·7 *cm*, vier Mitrailleusen. Torpedobewaffnung. 14 Meilen Fahrtgeschwindigkeit. (1881 vom Stapel gegangen.)

[1]) Porpoise, Kreuzer 3. Classe, Typ Archer, 1770 *t*, 3500 *ind. e*; aus Stahl erbaut (1886), 69 *m* lang, 11 *m* breit, 4,5 *m* tief; sechs Stück 6"ige Hinterlader, acht 3-pfündige Schnellfeuerkanonen, zwei Mitrailleusen, fünf Torpedo-Lancierrohre. Sechzehn Meilen Geschwindigkeit. Zwillingsschrauben. Dreimast-Gaffelschoner.

[2]) Transportaviso Seudre, 1872 aus Holz erbaut. 1684 *t*, 654 *ind. e*, 63 *m* lang, 10 *m* breit, 5 *m* tief. Fünf Stück 14 *cm*-, zwei Stück 9 *cm*-Geschütze, vier Mitrailleusen. 10 Knoten Fahrtgeschwindigkeit. (Im Jahre 1891 aus der Flottenliste gestrichen worden.)

[3]) Prins Hendrik de Nederlanden, Rammthurmschiff aus Eisen, im Jahre 1874 erbaut. 3375 *t*, 2000 *ind. e*, 139 *mm* Thurm-, 114 *mm* Gürtel- und Brustwehrpanzer, 102 *mm* Querpanzer, 75 *mm* Deckpanzer. 70 *m* lang, 13 *m* breit, 5,5 *m* tief. Vier Stück 23 *cm*-Armstrong-, vier Stück 12 *cm*-, zwei Stück 7·5 *cm*-Hinterlader; zwei leichte Geschütze, sechs Mitrailleusen. 12 Meilen Fahrtgeschwindigkeit.

land, als neutraler Punkt, für Deutschland nie eine Verlegenheit bilden konnte. —

Am Lande machte der Schiffscommandant seine officiellen Besuche in Begleitung des k. und k. Honorarconsuls Herrn Brandt. — Der Gouvernour der *Straits Settlements*, Sir J. Frederik Dickson, war nicht in Singapore anwesend, sondern hatte eine Reise durch die malayischen Tributärstaaten der Malaccahalbinsel angetreten; an seiner Stelle wurde der Besuch dem Colonialsecretär Herrn P. Talbot abgestattet, worauf noch die Aufwartung bei dem im Bereiche der Colonie commandirenden General Sir Charles Warren stattfand.

Am 5. Juli nahm Zrinyi, über Einladung des Commandanten des niederländischen Schiffes Prins Hendrik, in gleicher Weise wie alle anderen auf der Rhede von Singapore liegenden Kiegsschiffe, an der Feier des Geburtsfestes der Prinzessin von Wied, Nichte des verstorbenen Königs der Niederlande, durch Führen der kleinen Flaggengala von 8 Uhr morgens bis Sonnenuntergang theil.

An demselben Tage lief das französische Avisoschiff Seudre aus, um in die heimischen Gewässer zurückzukehren; dieses Schiff nahm, der Jahreszeit entsprechend, seinen Weg nicht durch die Malacca-, sondern durch die Rhio-Banka- und Sundastraße. Ebenfalls am 5. Juli lief die Alliance auf die Rhede, von Pulo Penang kommend, und setzte nach bloß vierstündigem Aufenthalte die Reise nach Hongkong fort. Trotz dieses sehr kurzen Aufenthaltes wechselten die, nun schon in einer Art von näherem Bekanntschaftsverhältnisse stehenden Commandanten, Kapitän Taylor und Fregattenkapitän Khittel Besuche; es stellte sich heraus, dass die Alliance, durch Ausnützung ihrer vollen Maschinenkraft während der ganzen Fahrt, der Zrinyi einen Vorsprung von einem Tage abgewonnen hatte und dadurch dem schlechten Wetter entgangen war, welches unsere Corvette bei *Acheen Head* zu überstehen gehabt hatte.

Am 8. Juli lief das niederländische Schiff Sambas,[1]) von den Sundainseln kommend, in Singapore ein. Dieses Schiff sollte hier größeren Maschinenreparaturen unterzogen werden. Auch war beabsichtigt, die Sambas in einem der Docks in *New Harbour* einer Reinigung und Reparatur zu unterwerfen.

Am 4. Juli gieng eine ziemlich starke Regenböe über der Rhede nieder; das deutsche Schiff Sophie gerieth ins Treiben und kam durch einige Zeit auf den schlammigen Grund zu sitzen, so dass man später den Anker lichtete und das Schiff an einem anderen Platze, in ziemlicher Nähe der Zrinyi, verankerte. Am 6. Juli erhielt man, bei plötzlichem Umspringen des Windes nach NO., einen wahrhaft tropischen Regenguss; der Wind erhob sich nicht über die Stärke 5, aber zugleich mit dem Umspringen des Windes hatte eine auffallend starke Strömung in einer dem Winde entgegengesetzten Richtung eingesetzt. Diese Strömung brachte S. M. Schiff Zrinyi ins Treiben; man kam in bedenkliche Nähe der Sophie. Der Gesammtdetailofficier der Zrinyi, Linienschiffslieutenant v. Manler, wusste aber durch ein rechtzeitiges geschicktes Manöver der augenscheinlichen Collisionsgefahr vorzubeugen, indem er durch einen rasch gehissten Klüver die Corvette zu entsprechendem Abfallen brachte, auch sofort das Vorder-

[1]) Der niederländisch-indischen Kriegsmarine angehörender, im Jahre 1874 nach dem Compositesystem erbauter Schraubendampfer der 4. Classe von 654 *t* und 374 *e.* 42 *m* lang, 8·8 *m* breit, 3·6 *m* tief. Bestückt mit einem 18 *cm*-Armstrong- und zwei 12"igen Hinterladern Nr. 1.

Digitized by Google

quartier scharf anbrassen ließ, um, wenn nöthig, durch das Setzen des backen Vormarssegels die Wirkung des Klüvers noch zu verstärken. Das Manöver gelang vollständig und überhob das deutsche Schiff der Nothwendigkeit, seinerseits zur Hintanhaltung der Collisionsgefahr von der Ankerkette auszustechen, und dadurch möglicherweise, ebenso wie einige Tage zuvor, in den Schlammgrund zu treiben. Man zollte von deutscher Seite dem Manöver der ZRINYI die vollste fachmännische Anerkennung, und der Commandant des deutschen Schiffes, Corvettenkapitän Härbig, fand sich veranlasst, dem Commandanten der ZRINYI einen eigenen Staatsbesuch zu machen, um seinen Dank auszusprechen. Fregattenkapitän Khittel entschloss sich, ähnlichen Collisionsgefährdungen für die Zukunft durch Wechseln des Ankerplatzes vorzubeugen. Er ließ einen Kessel heizen und verankerte das Schiff auf einem günstigeren Punkte als es jener war, welcher der ZRINYI bei ihrer Ankunft von dem Hafenlotsen angewiesen worden war. Der neue Ankerplatz lag südlich von der rothen Boye, welche auf der Rhede von Singapore den Ankerplatz für Kriegsschiffe markirt.

Unter den Festlichkeiten, an welchen man während des Aufenthaltes in Singapore theil nahm, verdient ein Galadiner Erwähnung, welches der deutsche Contre-Admiral Valois an Bord seines Flaggenschiffes veranstaltete. Dem niederländischen Generalconsul, den Commandanten des PRINS HENDRIK und der ZRINYI waren die Ehrenplätze zugewiesen worden. Ebenso darf ein Dejeuner Erwähnung finden, welches der k. u. k. Consularfunctionär in seinem mit fürstlicher Pracht ausgestatteten *Bungalow* zu Ehren der ZRINYI veranstaltete und welches an Bord der ZRINYI durch ein vom Schiffscommandanten gegebenes Diner seine Erwiderung fand.

Der k. u. k. Consul Brandt erwies sich überhaupt während der ganzen Dauer der Anwesenheit der ZRINYI in Singapore von der äußersten Zuvorkommenheit und Dienstwilligkeit. Er ist ein gebürtiger Frankfurter, aber naturalisirter Österreicher und begeisterter Anhänger seines neuen Vaterlandes. Herr Brandt ist Chef eines bedeutenden Import- und Exporthauses in Singapore und genießt in der dortigen Geschäftswelt und Gesellschaft, sowie bei den Colonialbehörden das höchste Ansehen. Die geschäftlichen Verbindungen seines Hauses erstrecken sich auf Siam, Java, Borneo, Sumatra und die Staaten der Malaccahalbinsel. Eine genaue Kenntnis dieser Länder bildet die gesunde Grundlage der kaufmännischen Thätigkeit seines Hauses. Zur Zeit der Anwesenheit der ZRINYI war Herr Brandt eben mit den Vorbereitungen zu einer größeren Expedition nach dem Norden der Malaccahalbinsel beschäftigt, wo reichhaltige Goldlager bestehen, zu deren Ausbeutung die nöthigen Schritte gethan worden sollten. Als erste Einleitung hiezu sollten den einheimischen Fürsten, um die Erlangung der nöthigen Concession zu erleichtern, wertvolle Geschenke in feierlicher Weise überbracht werden.

Die Ergänzung des Proviants wurde in Singapore für die Zeit von drei Monaten bewirkt; bei der Firma Guthrie & Co. nahm man 110 *t* Kohle und die erforderlichen Maschinenbetriebsmaterialien, bei der *Chartered Bank of India*, auf Grund des auf den Commandanten ausgestellten Creditbriefes, die Summe von 12 000 mexicanischen Dollars, bekanntlich der einzigen allgemeinen Umlaufsmünze in den Regionen Ostasiens, nach welchen die ZRINYI bestimmt war.

Der Schiffsmannschaft war auch hier wieder, wie in Colombo, ein allgemeiner tourweiser Landgang gestattet worden.

Nachdem die ZRINYI nunmehr im Begriffe stand, mitten im Hochsommer den Bereich des Chinesischen Meeres und von dessen in sanitärer Beziehung übel

beleumundeten, beinahe durchaus an Flussmündungen gelegenen Häfen zu betreten, erließ der Commandant einige specielle Verfügungen von sanitär-prophylaktischer Natur, deren wichtigste die folgenden waren:

Drei Tage vor dem jeweiligen voraussichtlichen Anlangen in einem Hafen war der Mannschaft täglich des Morgens eine Dosis Chinin zu verabreichen; zu oder nach dem Chinin, je nach ihrer Geschmackswahl, erhielten die Leute eine Rumration. Die Bemannungen von Booten, welche über eine halbe Stunde vom Schiffe abwesend zu sein hatten, sollten ebenfalls vor dem Verlassen des Schiffes eine Dosis Chinin zu sich nehmen. Die Lebensmittelcommission wurde angewiesen, bei Abschluss der Lieferungscontracte dafür Sorge zu tragen, dass über die normirte Quantität an frischen Lebensmitteln überhaupt, auch noch täglich während des Aufenthaltes des Schiffes in den chinesischen Häfen eine reichlich zu bemessende Quantität von frischen Gemüsen zur Einlieferung gelange, um durch dieselbe die Kost der Mannschaft in hygienisch zuträglicher Weise aufzubessern. Das Anlegen der sogenannten Bumboote, welche Obst u. dgl. für die Mannschaft zum Verkaufe an Bord bringen, wurde untersagt. Die Entnahme von Wasser aus den Flüssen wurde selbst für Reinigungszwecke verboten, um dem Genusse dieses schädlichen Wassers durch die Mannschaft in sicherster Weise vorzubeugen. Die ärztliche Visite der Mannschaft hatte fortan statt einmal dreimal in der Woche stattzufinden.

Am 8. Juli war Zrinyi vollständig zur Fortsetzung der Reise klar; das für 8 Uhr morgens bestimmte Auslaufen erlitt eine Verzögerung durch den Umstand, dass das Befinden des seit einigen Tagen erkrankten Maschinisten Margbetich eine plötzliche Verschlimmerung erfahren hatte, welche den Schiffsarzt bewog, unmittelbar vor Beginn des Ankerlichtens beim Schiffscommando den Antrag zu stellen, den Kranken zur besseren Pflege ans Land auszuschiffen. Diesem Antrage musste selbstverständlich Folge gegeben werden und durch die sofort ins Werk gesetzte Ausschiffung des kranken Maschinisten verzögerte sich das Auslaufen bis 1 Uhr nachmittags.

Mit drei geheizten Kesseln dampfend, steuerte man bei leichten Gegenbrisen gegen die *Pedra Branca*. Gegen 8 Uhr abends war man 15 Meilen über die *Pedra Branca* hinausgelangt; die Maschine wurde abgestellt und das Schiff mit allen Segeln vor dem Winde in nördlichen Curs gebracht. Am folgenden Tage, Mittwoch den 9. Juli, begann der Südwestmonsoon regelmäßig einzusetzen. Man erreichte östlich von Pulo Aor den Mittagspunkt mit 104° 49′ Ost und 2° 13′ nördl. Breite. Bis zum Morgen des 10. wurde der Südwestmonsoon noch zeitweise durch südöstliche Brisen unterbrochen, worauf er aber in den Vormittagsstunden des 10. wieder frisch einsetzte. Man war um die Mittagsstunde des 10. nordwestlich der Anamhasgruppe in 105° 29′ Ost und 3° 27′ Nord. Vor dem Winde segelnd, wurden während der nächsten zwei Tage regelmäßig 5—6 Meilen in der Stunde zurückgelegt und es befand sich die Corvette am Mittag des 12. Juli in 106° 42′ östl. Länge, bei 6° 16′ nördl. Breite. Der Wind begann aber jetzt variabel zu werden und flaute gegen Mitternacht gänzlich ab; um 1 Uhr nachts erhielt man eine frische Böe aus Westen und erst gegen Morgen begann der Südwestmonsoon wieder in regelmäßiger Weise zu wehen. Die Position des Mittagspunktes am 13. ergab: 107° 49′ Ost und 7° 37′ Nord. Während der nächstfolgenden zwei Tage hatte man stetigen Südwestmonsoon und segelte Gesammtdistanzen von 110 und 135 Meilen, so dass der Mittagspunkt am 15. Juli unter 110° 23′ östl. Länge und 10° 40′ nördl. Breite verzeichnet werden konnte. Am 16. Juli constatirte die Schiffsrechnung

Digitized by Google

einen aus dem Golf von Siam kommenden Strom von 15 Meilen in 24 Stnnden; diese Stromrichtung kam nicht so unerwartet als jene, welche sich in den nächsten Tagen, in der Stärke von 0·8 Meilen gegen SzO. setzend, fühlbar machten und zur Folge hatten, dass man, mit allen Segeln vor dem Winde mit Geschwindigkeiten von 6·0 — 6·8 Meilen laufend, doch nicht eben sehr bedentende Generaldistanzen erreichte. Diese südlich gegen die Richtung des Monsoons setzenden Strömnngen dürfen als unregelmäßige angesehen werden, denn nirgends in den zurathe gezogenen nautischen Behelfen ist von dem Auftreten solcher Strömungen, welche Zrinyi bis zum Einlaufen in die Formosastraße beobachtete, eine Andeutung zu finden gewesen.

Am 17. Juli um 11 1/2 Uhr vormittags befand sich das Schiff über der *Macclesfield Bank* und verließ den Bereich dieser Bank um 7 Uhr morgens des nächsten Tages; diese Momente konnten durch das Thompson'sche Navigationsseeloth mit voller Bestimmtheit wahrgenommen werden. Über der Bank hatte man etwas ruhigere See; doch konnten keine anderen Merkmale dieses Hochgrundes bemerkt werden.

Am Mittag des 19. hatte man die Länge von 115° 23′ nnd die Breite von 18° 5′ erreicht. Der Monsoon drehte jetzt etwas gegen SO. nnd nahm zugleich an Stärke ab, so dass nur mehr 5 Meilen in der Stnnde gesegelt werden konnten. Am 20. hatte man 115° 58′ Länge und 19° 40′ Breite; nachmittags wich die südwestliche Brise zeitweilig Windstillen und bis zum 21. konnten im ganzen nur 34 Meilen zurückgelegt werden. Die Brise drehte nun gegen Westen zurück und brachte häufige Regenböen mit vielen elektrischen Entladungen. Der stets bewölkte Himmel gestattete keine genauen astronomischen Ortsbestimmungen; nach der Loggrechnung befand sich das Schiff am 22. vormittags westlich von den Pratasriffen, als um 10 Uhr vormittags mehrere starke Böen aus Westen und Nordwesten einsetzten, welche zn wiederholtenmalen zum Abfallen aus dem Curse zwangen.

Nachdem die in den letzten Tagen beobachteten Stromversetzungen immer südöstliche waren, das Schiff in Lee die Untiefen der *Hossack Shoals* und das Dorotheariff hatte, überdies die Position des letzgenannten Riffs nach den Seekarten eine zweifelhafte ist, ließ der Commandant drei Kessel heizen, ohne aber vorerst noch die Maschine in Gebrauch zu nehmen. Der Mittagspunkt ergab sich nach der Koppelung mit 116° 16′ Ost und 21° 44′ Nord; die Verlässlichkeit dieses nur auf der Loggrechnung basirenden Punktes wurde wesentlich dadurch erhöht, dass es gelungen war, die 100 Fadenlinie durch das Navigationsseeloth genau zu ermitteln.

Als der Wind nachmittags etwas raumte, den böigen Charakter aber beibehielt und das überaus unsichtige Wetter jeden Auslugg zunichte machte, behielt der Commandant noch weiter kleine Feuer unter den Kesseln und ließ, da die chinesische Küste nicht mehr ferne war, stündlich das Navigationsloth in Gebrauch treten. Gegen 5 1/2 Uhr nachmittags klarte sich das Wetter etwas auf; man sichtete die chinesische Küste und erkannte mit Bestimmtheit *Low double Peak* südlich von Swatow. Die sofort vorgenommene Peilung dieser guten Landmarke ergab die volle Richtigkeit der supponirten Schiffsposition. Man nahm nun den Curs auf 15 Seemeilen von der Küste, parallel zu dieser, und bekam um 2 Uhr morgens des 23. das Leuchtfeuer von *Lammock Island* über den Backbordbug in Sicht. Der Wind blies frisch aus westlicher Richtung und brachte häufige starke Böen mit Regen. Um 9 Uhr 20 Minuten vormittags

setzte eine besonders heftige Böe ein, welche innerhalb des III. Quadranten mehrmals ihre Richtung um nahezu vier Striche änderte.

Da man nicht nur eine bedeutende Abtrift zu erleiden hatte, sondern die häufigen Böen auch oft zum Abfallen aus dem Curse um 4—8 Striche zwangen, die in Lee befindliche, weit in See reichende Formosabank es aber nicht mehr gestattete, noch weiter nach Osten aus dem Curse zu kommen, so wurde um 10 Uhr 20 Min. vormittags die Maschine in Bewegung gesetzt und bald darauf die Segel geschlossen, um auf diese Art rascher in den freieren Teil der Formosastraße zu gelangen. Auch im Laufe des Nachmittags hatte man noch viele Böen zu ertragen und es war stets jede Aussicht benommen. Als um 4 Uhr nachmittags, dank der unter Dampf zurückgelegten Wegstrecke, die Formosabank 4 Striche achter von dwars zu liegen kam, auch der Wind anfing einen stetigeren Charakter zu bekommen, ließ der Commandant die Maschine auslaufen und nahm den Curs auf das Leuchtfeuer von *Chapel Island*. Dieses Leuchtfeuer passirte man auf 10 Meilen Distanz, konnte es aber wegen des unsichtigen Zustandes der Atmosphäre nur ganz kurze Zeit hindurch in der Steuerbord-Dwarsrichtung ausnehmen. Im Laufe des Vormittags des 24. besserte sich die Witterung. Der Südwost blies frisch aber stetig und der Mittagspunkt ergab eine Länge von 119° 47′ Ost, bei einer Breite von 25° 5′ Nord. Um 7½ Uhr abends kam für kurze Zeit das Leuchtfeuer von *Turnabout* achter in Sicht; während der ganzen Zeit der Durchfahrung des Formosacanales behielt man Landmarken nie länger als höchstens eine halbe Stunde in Sicht, da die Atmosphäre in ihrer dunstigen Beschaffenheit keinen Ausblick gewährte.

Die Stetigkeit des frischen Windes gestattete jetzt schon das Führen von Leesegeln. Man erreichte bis zum Mittag des 25. eine Generaldistanz von 151 Seemeilen. Nun begann aber die nach und nach abflauende Brise, das aufheiternde Wetter und der steigende Barometerstand die Annahme zu rechtfertigen, dass die nördliche Grenze des Südwestmonsoons schon sehr nahe, wenn nicht schon erreicht sei; ungünstige Stromversetzungen, sowie die nach NW. eintretende Drehung des Windes bestimmten den Schiffscommandanten, um 3 Uhr nachmittags die Maschine in Betrieb zu setzen, um den Chusan-Archipel bei Tagesanbruch erreichen zu können.

Der Curs wurde nun unter Dampf auf das Leuchtfeuer von *Steep Island* genommen; um Mitternacht erreichte man den Leuchtkreis dieses Feuers. Doch konnte das Feuer selbst noch nicht wahrgenommen werden, welchen Umstand man nur auf die Einwirkung ungünstigen Stromes setzen konnte. Man nahm deshalb um 1 Uhr nachts den Curs NO., passirte in diesem Curse die östlichsten Riffe der *Two Brothers* auf 15 Seemeilen Distanz und steuerte von 4 Uhr morgens des 26. an auf Lukonna Islands zu, welche Gruppe um 5 Uhr 15 Min. in richtiger Peilung gesichtet wurde.

Zum Anlaufen von Gutzlaff Island wurde nun der kürzeste Weg zwischen Tsusan, Beal und Passet einerseits, und Bonham, Pirie und Davis anderseits gewählt; auf Signaldistanz von dem Leuchtthurme von Gutzlaff gelangt, zeigte man das Lotsensignal. Auf dieses Signal wurde vom Leuchtthurm aus der Corvette die Richtung NO. signalisirt, in welcher kreuzende Lotsenkutter anzutreffen wären. Man nahm den Curs NO. Das Schiff bekam es jetzt mit der starken Strömung der eben einsetzenden Flutwelle zu thun und konnte diese Strömung mit drei Kesseln kaum bewältigen, so dass man sich zur Inanspruchnahme auch des vierten Kessels genöthigt sah.

Um $6^1/_2$ Uhr nachmittags sichtete man endlich einen der kreuzenden Lotsenkutter und nahm um 7 Uhr 10 Min. einen Lotsen an Bord. Derselbe führte das Schiff in den *South Channel*, wo nordwestlich des Tungsha-Leuchtfeuers geankert werden musste, da nach Aussage des Lotsen der eben einsetzende Ebbstrom aus NW. die Flussbarre vorläufig unpassirbar machte. Hier blieb die Corvette bis 3 Uhr morgens unter kleinen Feuern geankert, bis der einsetzende Flutstrom die Fortsetzung der Fahrt ermöglichte.

Um 7 Uhr 15 Min. morgens des 27. Juli passirte man die äußere Wusungbarre, lief in den Wusung ein und erreichte den Ankerplatz von Shanghai um 9 Uhr 15 Min. vormittags.

Der Hafenmeister, welcher dem Schiffe entgegengekommen war, wies demselben zuerst einen Vertäuungsplatz nächst dem Zollhause an; doch wurde später, auf Intervention des k. u. k. Generalconsulates, dieser Vertäuungsplatz gegen einen anderen getauscht, welcher in der Nähe des Consulatsgebäudes gelegen war. —

Wie aus den hier gegebenen Details der Reise S. M. Schiffes Zrinyi von Singapore nach Shanhgai zu entnehmen ist, trug diese Fahrt den ausgesprochenen Charakter einer mit dem Südwestmonsoon der Chinasee von Süden her bewirkten, im ganzen genommen recht günstigen Reise; denn wenn auch die Navigation infolge der sehr häufigen Gewitterböen und der dichten Nebelschleier, welche die Küsten tagelang bedeckten, eine mitunter recht schwierige war, so konnte doch stets die kürzeste Route ohne Verlust an Zeit und Weg eingehalten werden. Die Reise von Singapore nach Shanghai konnte aber auch eine glükliche genannt werden; denn unmittelbar nach der Ankunft in Shanghai erfuhr man, dass während der zwanzigtägigen Fahrt der Zrinyi nicht weniger als drei Typhoone über der Ostküste von China gewüthet hatten. Der erste dieser drei gefürchteten Wirbelstürme gieng nördlich von Foochow am 17. Juli nieder, als Zrinyi sich südlich von der Macclesfieldbank befand; der zweite wüthete am 23. Juli westlich von den Lin-Kiu-Inseln, als Zrinyi in der Nähe von Swatow segelte, der dritte endlich gieng an dem Tage, an welchem unsere Corvette Shanghai anlief, von Nagasaki aus über dem gelben Meere nieder. In letzterem Typhoon befand sich zur Zeit der Ankunft der Zrinyi in Shanghai der fällige japanische Postdampfer; den Typhoon vom 23. hatte jener Lotsenkutter in See mitgemacht, von welchem Zrinyi einen Lotsen zum Einlaufen in Shanghai genommen hatte und war nicht ohne schwere Havarien durchgekommen. An Bord unserer Corvette war während der ganzen Fahrt durch die Chinesische See der Beobachtung des Barometers selbstverständlich die größte Aufmerksamkeit gewidmet worden; eigenthümlicherweise zeigten die auf Grund stündlicher Ablesung des Barometers construirten Curven, selbst an den Tagen, an welchen das Schiff sich in relativer Nähe von Typhoonen befunden hatte, gar keine anormalen Depressionen. Es ist dies ein neuerlicher Beweis für die Thatsache, dass die Typhoone ihre verheerenden Streifzüge oft auf sehr eng begrenzte Regionen beschränken, und demnach das warnende Sinken des Luftdruckes oft erst unmittelbar vor dem Erreichen der von dem Wirbelsturme bestrichenen Zone wahrgenommen worden kann.

Die nautischen Verhältnisse der Fahrt zwischen Singapore und Shanghai boten die reichste Gelegenheit, die Ausbildung der Mannschaft in systematischer Weise zu fördern. Die Wind- und Wetterverhältnisse, mit ihren raschen

Änderungen, geboten sebr häufige und ebenfalls oft rasch durchzuführende Änderungen in der Segelführnng. Oft mnsste innerhalb kurzer Zeit von allen Segeln mit Leesegeln auf eine Segelführung mit gereeften Marssegeln übergegangen werden. Die Mannschaft erreichte hiedurch bald eine solche Fertigkeit, namentlich in der Operation des Segelreefens, dass diese Arbeit zuletzt nie mehr als drei Minnten beanspruchte. Man konnte nun schon beim Herannahen einer Böe, nm Wegverlust zu vermeiden, dieselbe ganz nahe herankommen lassen und erst im allerletzten Momente an das Reefen schreiten. Nebst der schon allein durch die Bedürfnisse der Navigation gebotenen Gelegenheit zur Ausbildung der Mannschaft konnte aber bei dieser Fahrt auch die militärische Ausbildung zu ihrem volleren Rechte kommen, da der geringere Seegang den Exercitien mit Geschützen und Handwaffen keine besonderen Schwierigkeiten bereitete.

Von speciell vorgenommenen Übungen sei erwähnt, dass der Commandant am 10. Jnli einen Nachtallarm in Blindfeuer durchführen ließ nnd auch einmal bei ziemlich hohem Seegange und frischem Winde, mit allen Segeln vor demselben lanfend, das Manöver „Mann über Bord“ vollständig der Wirklichkeit entsprechend ausgeführt wurde, indem man die losgeworfene Rettungsboye dnrch ein ausgesetztes Boot fischen ließ, nachdem das Schiff an den Wind gebracht nnd die Segel back gelegt worden waren. Das Streichen der Stengen, sowie das Wechseln von Segeln wurde fleißig geübt. Das Schiff wurde auch während dieser Fahrt oft von Haien umschwärmt, obwohl dieselhen in der Chinesischen See dnrchaus nicht so außerordentlich zahlreich vorkommen wie im Rothen Meere. Am 20. Juli — welcher bekanntlich in der k. u. k. Kriegsmarine als Feiertag begangen wird — bot die gewährte Muße der Mannschaft die erwünschte Gelegenheit, eine Haifischjagd zu organisiren; man brachte einen Hai mittlerer Größe auf Deck.

Der Gesundheitszustand an Bord war während dieser Fahrt etwas weniger günstig. Es kamen außer leichten Krankheitsfällen auch constitutionelle Krankheiten vor; Matrose Bertogna musste in Shanghai mit Abdominaltyphus in das *General Hospital* zur Behandlung übergeben werden.

Bei der Ankunft in Shangbai fand man an fremden Kriegsschiffen vor:
Fünf chinesische Kanonenhoote der modificirten STAUNCH-Classe;[1]
das nordamerikanische Stationsschiff MONOCACY;[2]
die englischen Kanonenhoote FIREBRAND[3]) und LINNET.[4]) Diese englischen

[1]) Die chinesische Kriegsmarine besitzt sechs solcher Kanonenhoote: TSCHEU-NAU, TSCHEU-HSI, TSCHEU-PEI, TSCHEU-TUNG, TSCHEU-PIEU, TSCHEU-TSCHUNG. Sie haben 440 *t* Deplacement, die vier erstgenannten 350 *ind. e*, die heiden letztgenannten 480 *ind. e*. Sie sind 38 *m* lang, 9 *m* hreit, 2·9—3·0 *m* tief. Sie sind mit einem 35 *t* 11“igen Armstrong-Geschütz hinter Schutzschild, zwei leichten Geschützen und vier Mitrailleusen bewaffnet, führen Schonertakelage auf Dreifußmasten und haben Bugruder. Die vier ersten stammen aus dem Jahre 1879, dio anderen aus dem Jahre 1880. Alle sind aus Stahl erhaut.

[2]) Im Jahre 1863 erhauter, seit circa 23 Jahren in Ostasien stationirter eiserner Raddampfer 3. Classe von 9 Meilen Fahrtgeschwindigkeit, 1370 *t* Gehalt, 850 *ind. e*, 78 *m* lang, 11 *m* hreit, 2·7 *m* tief. Vier glatte 8-Zöller, zwei 60-Pfüuder, ein 3-Zöller Hinterlader, eine 12-pfündige Haubitze, sichen Mitrailleusen. MONOCACY ist ein sogenannter *double-ender*.

[3]) FIREBRAND, Kanonenhoot 2. Classe. Dreimastschoner, im Jahre 1877 nach dem Compositesystem erhaut, 9 Meilen Geschwiudigkeit, 455 *t*, 470 *ind. e*, 38·1 *m* lang, 7·2 *m* hreit, 2·7 *m* tief. Zwei 5“ige, zwei 4“ige Hinterlader, zwei Mitrailleusen.

[4]) LINNET, Kanoneufahrzeug (*gun-vessel*) mit Schonertakelage. Im Jahre 1880 aus Stahl erbaut. 11 Meilen Geschwindigkeit, 756 *t*, 870 *ind. e*, 50·3 *m* lang, 8·8 *m* breit,

341868

Schiffe, seit drei Jahren in Dienst gestellt, gehörten der englischen ostasiatischen Flottenahtheilung an; Firebrand war durch längere Zeit in Tientsin stationirt gewesen und sollte bald nach Hongkong abgehen.

Von Seite der englischen wie auch des amerikanischen Schiffscommandanten wurde Zrinyi sofort nach dem Einlaufeu in der üblichen Weise begrüßt; die englischen Commandanten beeilten sich anch, ihrer Landessitte entsprechend, dem Fregattenkapitän Khittel mit dem persönlichen Besuche zuvorznkommen. Die chinesischen Kanonenhoote ließen hingegen die Zrinyi nicht hecomplimentiren; die Chinesen haben sich ehen in dieser Sache, wie in andereu, an die europäischen Sitten noch nicht angeschlossen.

Unter den zahlreichen Handelsdampfern aller Flaggen, welche den Flusshafen von Shanghai belebten, entdeckte man zu allgemeiner Frende auch einen Dampfer österreichisch-ungarischer Nationalität. Der Kapitän dieses Schiffes, ein Engländer, heeilte sich, an Bord der Zrinyi seinen Besuch zu machen uud man erfuhr, der Dampfer heiße Anchin-Maru und sei Eigenthnm des in Wuhu etahlirten Österreichers Herrn Krips. Das Schiff hatte einen Gehalt von etwa 700 *t*, war nur für Warentransport eingerichtet, konnte aber nebenbei auch eine gewisse Auzahl eingeborener Passagiere aufnehmen. Die Bemannung bestand aus zwei Kapitänen (Engländern) uud eingehorener Schiffsmannschaft. Der Eigenthümer hatte, wie man gerne vernahm, mit diesem Schiffe sehr gute geschäftliche Erfolge gehabt und trug sich, dem Vernehmen nach, mit der Ahsicht, noch zwei weitere solche Dampfer anzuschaffen, die ehenfalls nnter unserer heimischen Flagge in den ostasiatischen Gewässern in Thätigkeit treten sollten.

Begreiflicherweise waren Commandant und Stab sehr erfreut, hier vielversprechende Anfänge zu einer österreichisch-ungarischen Rhedereithätigkeit in Ostasien zu finden, welcher Thätigkeit auch wir schon Gelegenheit hatten, auf das an Ort und Stelle geschöpfte Urtheil von Schiffscommandanten gestützt, günstige Prognostica zu stellen.[1]) Aber leider sollten nach sehr kurzer Zeit diese schnell erwachten patriotischen Hoffnungeu ein jähes Ende finden nnd ihnen eine arge Enttäuschung hereitet werden, indem noch während der Anwesenheit der Zrinyi in dem Bereiche der Ostasiatischen Schiffsstation, die mit unzulänglichen Mitteln gegründete Rhedereifirma des Herrn Krips sehr bald, in wenig ehrenvoller Weise zusammenbrach.

3·6 *m* tief. Zwei 7"ige $4^1/_2$ *t*-Geschütze, drei 20-pfündige Hinterlader, zwei Mitrailleusen.

[1]) Vergl.: *„Ostasiatische Schiffsstation"* pag. 516—519.

8. Shanghai.

Die Einmündung des Yang-Tse-Kiang in das Nordchinesische Meer erfolgt in zwei Hauptarmen, von welchen der nördliche, mit mehr sumpfigem Charakter, die *North Entrance* genannt wird und nur für Dschunken schiffbar ist, der südliche sich in zwei Stromläufe theilt, die eine über 30 Seemeilen lange, und an der Seeseite 20 Meilen breite Bank einschließen, welche Deltabank unter dem Namen der *Tung Sha Bank* bekannt ist. In den südlichen der beiden erwähnten Stromläufe ergießt sich der Wusungfluss, an welchem Shanghai liegt. Der nördliche der das Delta einschließenden Stromläufe wird der *North Channel* oder auch Saweishan-Canal genannt, der südliche führt nur den Namen *South Cannel*. Der Saweishan-Canal besitzt zwar eine genügende Wassertiefe, ist auch ausreichend betonnt, um von der Seeschifffahrt benützt zu werden, doch ist es der Südcanal, welcher am meisten befahren wird, da er die kürzeste Route für die an Zahl bei weitem überwiegenden Schiffe bildet, die von Süden her nach Shanghai kommen oder, dieses Emporium des fernen Ostens verlassend, wieder nach Süden ihren Curs nehmen.

Das richtige Vorgehen, um das die Einfahrt in den Südcanal markirende Leuchtschiff von Tung Sha anzulaufen, ist in den Segelanweisungen in ganz sachgemäßer Weise beschrieben; doch bemerkt Fregattenkapitän Khittel, dass das Anlaufen dieses Leuchtschiffes von See aus nur mit der einsetzenden Flutwelle durchführbar ist. Diese Flutwelle setzt mit einer Hafenzeit von 11 Stunden 30 Min. von Nordwesten her ein; sie erzeugt bei Nippfluten an der seichtesten Stelle bei *Kiu Toan Light* einen Wasserstand von $5^1/_4$ Faden, während bei Ebbe hier nur $2^3/_4$ Faden Wasser stehen.

Der Südcanal selbst ist fortwährenden Veränderungen in seinen Tiefenverhältnissen unterworfen, die vornehmlich in einem Aufsteigen des Grundes und Abschwemmen der Inseln bestehen; so hat sich südöstlich von *Blockhouse Shoal* eine neue, $^1/_2$ Meile lange Sandbank gebildet, welche bei niedrigem Wasserstande sichtbar wird, während zugleich die Insel *Blockhouse* seit der Herausgabe der neuesten Karten — 1888 — bedeutend an Flächeninhalt abgenommen hat.

Bei entsprechender Beachtung der Angaben und Rathschläge, welche die erschöpfenden Darstellungen im *North China Pilot* geben, bietet das Anlaufen des Wusungflusses keine besonderen Schwierigkeiten. Der Fluss wird unter steter Controle gehalten; er wird mehreremale des Jahres ausgelothet

Digitized by Google

und Baggerungen finden continuirlich statt. Die Tiefe des Flusses ist eine ansehnliche, sie beträgt an seiner für die Seeschiffahrt in Betracht kommenden Strecke nicht weniger als 20—35 Faden; aber an der Einmündung in den Yang Tse Kiang bildet der Wusung zwei Barren von nur $2^3/_4$ Faden Wassertiefe. Diese Barren können selbstverständlich nur bei Flut und unter ortskundiger Führung passirt werden. Besonders tiefgehende Schiffe sind häufig gezwungen, vor dem Passiren der Barre ihre Ladung zu reduciren. Die Nothwendigkeit dieser zeitraubenden und kostspieligen Operation hat zur Folge gehabt, dass nach vielem Drängen sich die chinesischen Behörden zur Aufstellung eines Baggers für die Barre herbeiließen, welcher im Mai 1889 seine Arbeiten begann, aber sehr bald den Dienst versagte.

Für die Erhaltung des *South Channel* geschieht übrigens, wie Fregattenkapitän Khittel bemerkt, nicht allzu viel; dieser Canal versandet immer mehr und mehr, wodurch sich das Anlaufen des Wusung von Jahr zu Jahr schwieriger gestaltet und bald ohne die Hilfe eines Locallotsen unmöglich oder doch zu gewagt werden dürfte. Solche Lotsen sind, namentlich in der schlechten Jahreszeit, mit Bestimmtheit nur bei dem Tung-Sha-Leuchtschiffe anzutreffen; sie erhalten für die Lotsung bis Shanghai 4 *Taels* per Fuß Tauchung bezahlt.

Weniger eingehend und verständlich als die allgemeinen Directiven für das Anlaufen sind im *North China Pilot* die Gezeitenströmungen behandelt; der Commandant der Zrinyi glaubte demnach das Folgende über diesen Gegenstand berichten zu sollen.

Das gesammte in dem Becken zwischen Saddle Island, Gutzlaff, Tung Sha und Saweishan enthaltene Wasser ist in einer continuirlichen kreisförmigen Bewegung im Sinne des Zeigers einer Uhr begriffen und es nimmt die Winkelgeschwindigkeit mit dem Alter des Mondes und mit der Annäherung an Hoch- und Niedrigwasser zu. Die auf den Karten verzeichneten Flut- und Ebbpfeile deuten dies zwar an, doch muss man sich noch erinnern, dass die Stärke der Strömungen wesentlich durch die Richtung des herrschenden Windes bedingt ist; auch kann das Einsetzen des nach Westen gerichteten Flutstromes, sowie des nach Osten gehenden Ebbstromes durch anhaltenden Monsoon verfrüht oder verspätet werden. Es wäre daher unrichtig, wenn man annehmen wollte, dass die Strömungen gleich unmittelbar nach dem Gezeitenwechsel in die entgegengesetzte Richtung umschlagen, oder dass die Stromdrehung stets genau eine Stunde nach dem Hoch- oder Niedrigwasser eintreten müsse. Es liegen Beobachtungen vor, aus denen hervorgeht, dass bei Nordostmonsoon die Flutperiode selbst bis zu $1^3/_4$ Stunden länger währen kann als die Ebbperiode. Der Ausgleich findet dann in der Weise statt, dass die NNO, NO und ONO gerichteten Ebbströme von kaum anderthalbstündiger Dauer sind und die verspätete Ebbe dann um so stärker nach OSO und SO setzt.

Bei Südwestwinden ist das Entgegengesetzte der Fall, worauf beim Anlaufen von Tung Sha genau Bedacht genommen werden muss, weil da die Stromversetzungen ganz enorme sind und nicht selten bei Springflut $3^1/_2$—4 Meilen in der Stunde betragen können. —

Der Commandant der Zrinyi bemerkt, dass bei seinem zweimaligen Anlaufen von Shanghai das Vorausberechnen des Hochwassers und das Auftragen der hienach zu erwartenden Stromversetzungen auf der Curskarte jedesmal genügend verlässliche Anhaltspunkte für die erwartete und auch wirklich angetroffene Stromversetzung des Schiffes boten.

Im Flusshafen von Shanghai werden die vielen, diesen Hafen besuchenden Schiffe gewöhnlich nach Angabe des Hafenmeisteramtes vor zwei Anker mit Warrel vertäut, doch erhalten Kriegsschiffe manchmal Boyen zugewiesen.

Die täglichen Zeit- und Wettersignale erfolgen im Hafen von Shanghai genau in der Weise, wie sie in dem Segelhandbuche beschrieben sind; am Fuße des Zeitballständers ist täglich eine Tabelle mit den meteorologischen Daten ersichtlich gemacht, die von der Sternwarte von Zi-Ka-Wei vermittelt werden. An dem Observatorium von Zi-Ka-Wei, welches von Missionären der Gesellschaft Jesu geleitet wird, besitzt Shanghai ein vorzügliches Institut für Wetterkunde und magnetische Beobachtungen. Der Arbeitsplan dieser berühmten Anstalt umfasst die folgenden Punkte:

1. Beobachtung und tabellarische Registrirung aller atmosphärischen Phänomene, die Ableitung der daraus folgenden Schlüsse und Lehren in Bezug auf Wetterprognose und namentlich auf Typhoonanzeichen.

2. Continuirliche Beobachtung der magnetischen Vertical- und Horizontalintensität des Erdmagnetismus und Bestimmung der periodischen Änderungen.

3. Zeitbestimmungen für die Abgabe des Mittagszeichens in Shanghai.

4. Aufstellung synoptischer Wetterkarten, Sturmbahnen und Depressionscentren für das chinesische Reich, auf Grund der eigenen Beobachtungen und jener Daten, welche von den Zweiganstalten zu Wuhu, Nangking, Nagasaki, Hongkong und Foochow eingesendet werden; endlich

5. Beobachtung und Registrirung von Erdbeben.

Die schönen und neuen Präcisionsinstrumente dieses Observatoriums kommen in ihrer Größe, Zahl und Einrichtungen etwa jenen der k. u. k. Marinesternwarte zu Pola gleich; besondere Beachtung dürfen die Instrumente für die magnetischen Beobachtungen beanspruchen. Diese letzteren sind in einem eigenen großen, gemauerten und selbstverständlich vollständig eisenfreien Hause, einem sogenannten magnetischen Keller, installirt. Sie registriren dreifach, continuirlich, auf photographischem Papier die Oscillationen der auf mehreren Fäden suspendirten Nadeln. Die drei Instrumente sind in gegenseitigen Winkeln von 120° gegeneinander aufgestellt und senden die Lichtstrahlen ihrer Spiegel durch je einen 6 *m* langen Tubus zu einer centralen Trommel, in welcher die Fixirung auf Chromopapier derart erfolgt, dass die drei Curven übereinander zu liegen kommen und die geringsten Abweichungen und Unregelmäßigkeiten zur Anschauung gebracht werden.

Alle übrigen Instrumente, wie Barometer, Thermometer u. s. w. registriren automatisch, meist auf elektrischem Wege.

Die Wetterprognosen werden in Shanghai mittels Flaggensignalen bekannt gemacht. Der Schlüssel zu diesen Flaggensignalen befindet sich im dritten Supplement zum *China Sea Pilot*, auf Seite 64, das ist in einem Buche, welches wohl an Bord von jedem Schiffe vorhanden ist, das den Hafen von Shanghai besucht.

Allmonatlich veröffentlicht das Observatorium von Zi-Ka-Wei einen stattlichen Band meteorologischer Tabellen, Skizzen von Sturmbahnen, nebst allen den gesammelten registrirten Daten der magnetischen Beobachtungen.

Das Observatorium kann in seinen Einrichtungen und Arbeitsresultaten den ersten von derlei verwandten Anstalten Europas an die Seite gestellt werden. —

Digitized by Google

Die nun schon seit einer langen Reihe von Jahren fortgesetzten meteorologischen Beobachtungen des Observatoriums zu Zi-Ka-Wei haben nunmehr die — wenn man so sagen darf, äußeren klimatischen Verhältnisse von Shanghai bis in deren letzten Geheimnisse festgestellt; das Klima selbst, soweit es auf das Leben und Befinden der Einwohnerschaft Einfluss nimmt, ist aber bekanntlich noch von vielen anderen Factoren abhängig, als von jenen, welche einer Registrirung durch meteorologische Instrumente zugänglich sind. In früherer Zeit war das Klima von Shanghai eines der verrufensten; man nannte Shanghai gerne, wie noch früher Batavia, „das Grab der Europäer". Seither ist allerdings durch die Bemühungen der fremden Einwohner vieles zur Verbesserung der sanitären Verhältnisse geschehen; aber trotz aller Bemühungen kann man auch heute noch durchaus nicht sagen, dass das Klima von Shanghai zu den gesunden gezählt werden könnte. Die Nähe des Yang-Tse-Kiang, die bedeutenden Unterschiede in dem durch Flut und Ebbe modificirten Wasserstande des Wusungflusses, die zahlreichen Abzugscanäle, Teiche und Sümpfe in der Nähe und teilweise selbst innerhalb der Stadt, bringen es mit sich, dass der Boden das ganze Jahr hindurch stark durchtränkt, daher die Exhalation von schädlichen Gasen, das Faulen vieler organischer Stoffe sehr rege vor sich geht. Der dichte Nebel, welcher die Stadt und ihre Umgebung während eines großen Theiles des Jahres bedeckt, ist ebenfalls eine Folge der eben angedeuteten Verhältnisse.

Die vorherrschenden zwei Winde, nämlich der weit im Inneren des Landes noch merklich fühlbare Nordost- und ebenso der Südwestmonsoon, bedingen Jahres- und Tagestemperaturwechsel von so bedeutender Höhe, wie dies selten anderswo beobachtet wird. Die extremen Temperaturen innerhalb des Jahres sind im Durchschnitte 50 - 52° C. voneinander entfernt. Während der Monate Juli und August sind Tagesmaxima von 40—41° C. im Schatten nichts seltenes; im December und Jänner — während des über Sibirien und die Mandschurei herabkommenden Nordostmonsoons — sinkt die Temperatur des Nachts oft auf 12—14° unter dem Gefrierpunkt. Aber selbst die Tagestemperatur ist oft beträchtlichen Schwankungen unterworfen; namentlich ist dies im October, bei dem Einsetzen des Nordostmonsoons der Fall. Man hat da häufig Mittagstemperaturen von 30—33° und während der Nacht sinkt das Thermometer oft in auffallend schneller Zeit um 14—15°.

Die heißesten Monate sind der Juli und August, während deren die Hitze sich häufig genug bis zur Unerträglichkeit steigert. Für die Gesundheit besonders nachtheilig ist diese Hitze deshalb, weil sie in den Nachtstunden beinahe gar keine Abnahme erfährt, daher der erschlaffte ermüdete Körper gar nie zur Ruhe kommt. Gesteigert werden die ungünstigen Einwirkungen durch die gerade zu dieser Zeit erhöhte Exhalation des Bodens, welche eine Folge der sengenden senkrechten Sonnenstrahlen und des eben relativ geringeren Wasserstandes im Flusse ist. Der in seiner Widerstandsfähigkeit stark herabgekommene menschliche Körper ist nun zu verschiedenen constitutionellen und Infectionskrankheiten mehr disponirt. Thatsächlich treten diese Arten von Krankheiten auch am meisten in den Hochsommermonaten auf, während die sogenannten Erkältungskrankheiten am häufigsten im October vorkommen. October ist auch der regenreichste Monat; mehrjährige Beobachtungen ergaben, dass in diesem Monate gar kein Tag ohne mehrstündigen reichlichen Regen zu verzeichnen war.

Digitized by Google

Die Grenzen des Winters fallen mit dem Einsetzen und dem Aufhören des Nordostmonsoons zusammen. Die tiefste Temperatur fällt auf die Mitte Januar. Im Juli, August und November ist ein stärkerer Regen selten.

Die in Shanghai vorherrschenden Krankheitsformen, soweit die einheimische chinesische Bevölkerung in Betracht gezogen wird, sind dieselben, welche in allen anderen chinesischen Städten ebenfalls die am häufigsten vorkommenden sind. So z. B. Scrophulose und Rhachitis bei Kindern, infolge der nicht controlirten und wenig zweckmäßigen Ernährung derselben;

Hautkrankheiten, sowohl bei Kindern als auch bei Erwachsenen gleichmäßig entwickelt, als Folge des geringen Reinlichkeitssinnes;

Dyspepsie, als Folge des übermäßigen Genusses von Vegetabilien, namentlich von Reis, und verstärkt durch die Wirkungen des Tanningehaltes des Thees, den die Chinesen in großen Quantitäten zu sich nehmen.

Die allerhäufigste Krankheitsform ist aber die Malaria, durch die schon früher erwähnten Ursachen bedingt. Häufig wird von den Einheimischen Wasser aus Canälen und Sümpfen zum Kochen und selbst zum Trinken benützt und in diesen Fällen nur in sehr unzureichender Weise gereinigt.

Unter den Infectionskrankheiten können als die am öftesten vorkommenden Dysenterie und die Cholera genannt werden. Im Jahre 1890 herrschte im Sommer während zweier Monate die Cholera. Trotz der kurzen Dauer der Epidemie sind Tausende von Menschenleben derselben zum Opfer gefallen; einen günstigeren Boden zur Verbreitung des Bacillus, als ihn die unreinen und überfüllten Häuser des chinesischen Stadttheiles bieten, kann man sich aber allerdings kaum denken. — In den europäischen Stadttheilen, wo auch die Eingeborenen zur Reinlichkeit angehalten werden, kamen hingegen sehr wenige Todesfälle vor.

Zu erwähnen sind endlich noch die sehr zahlreichen Erkrankungen an den verschiedenen Formen der Syphilis; die Prostitution ist oben weder Einschränkungen noch einer Überwachung unterworfen.

Unter den in Shanghai lebenden Fremden ist die häufigste Krankheit die scheinbar ohne jeden Grund plötzlich auftretende dysenterieartige Diarrhöe. Aller Wahrscheinlichkeit nach sind diese Erkrankungen Folgen einer Atonie der Verdauungsorgane, da ausnahmslos jeder Europäer, der einige Jahre in Shanghai gelebt hat, anfängt, über sehr verminderten Appetit bei schwerer Verdauung zu klagen.

Malaria-Erkrankungen treten unter den Fremden wohl häufig auf, führen aber nie zur Cachexie, da die bequeme und regelmäßige Lebensweise der meisten Europäer eine Vernachlässigung der Krankheit beinahe immer ausschließt.

Auffallend sind dagegen die häufigen Erkrankungen der Respirationsorgane, namentlich Entzündungen der Lunge und des Brustfelles, ferner das häufige Auftreten von Gelenksrheumatismen in den Monaten October und December.

Leberkrankheiten, besonders Leber-Abscesse kommen sporadisch vor, namentlich bei jenen, welche zu einer sitzenden Lebensweise gezwungen sind, ohne sich zuvor genügend acclimatisirt zu haben. —

Wie schon angedeutet, ist das Bemühen der in Shanghai ansässigen Fremden ernstlich auf die Verbesserung der sanitären Verhältnisse im Bereiche der Niederlassung gerichtet. In der Chinesenstadt bleibt wohl alles beim Alten; „in derselben sind die Straßen enge und winkelig,“ schreibt Fregattenkapitän

Knittel, „vollkommen planlos angelegt, mit mephytischen Dünsten geschwängert und beispiellos unrein. Die Excremente bleiben oft tagelang vor jedem Hausthore liegen, so dass es unglaublich erscheint, dass in einer solchen Atmosphäre überhaupt menschliche Wesen leben können."

In der Europäerstadt hingegen wetteifern die vereinigten englisch-amerikanischen und das französische *Settlement* in der Aufrechthaltung von Reinlichkeit und Ordnung, sowie in der Schaffung von Einrichtungen, welche die Besserung der sanitären Verhältnisse zum Ziele haben.

In diesen *Settlements* oder „Concessionen" sind die Straßen geradlinig in der Nordsüd- und Ostwestrichtung gezogen, breit angelegt und zur Nachtzeit theils mit Gas, theils durch elektrisches Licht erleuchtet.

Die imposanteste Häuserfront zieht sich längs des Flussufers hin; hier war das Terrain Senkungen unterworfen, die Paläste, deren stattliche Reihe jetzt den „*Bund*" ziert, mussten zumeist auf Pilotengrund erbaut werden. An dem nordwestlichen Ende des „*Bund*", gegenüber dem vornehm prächtigen Bau, welcher das englische Consulat birgt, ist ein öffentlicher Garten, mit einem Musikpavillon versehen, angelegt worden.

Die Hauptstraße in der englischen Niederlassung ist die *Nangking Road*. In dieser Straße befinden sich die größten und reichhaltigsten Verkaufshallen für die von den fremden Besuchern Shanghais noch immer so sehr begehrten einheimischen Producte der Kunstindustrie, die *curios-shops*. Nächst der Nangking Road verdient die *Honan Road* Erwähnung. In dieser Straße fallen zahlreiche chinesische Apotheken durch ihre überaus reich verschnörkelten und vergoldeten Façaden auf. Die *Foochow Road* hingegen enthält die meisten und schönsten Vergnügungshallen, welche in den Abendstunden den Versammlungort der chinesischen Lebemänner bilden, zu welcher Zeit diese Locale durch überaus reiche Beleuchtung ihrer Außenseite kenntlich sind und zu reichlichem Besuche einzuladen trachten. Aus dem Inneren dringen die für das europäische Gehör sehr unharmonisch klingenden Töne chinesischer Musik, hie und da übertönt von der kreischenden Stimme eines sogenannten „*sing-song*"-Mädchens. In der benachbarten *Fokien Road* befindet sich das chinesische Theater; in dieser und der *Foochow Road* ist das Nachtleben Shanghais am meisten entwickelt, und hier ist es auch, wo die Polizei häufig genug Anlass zur Entfaltung ihrer Thätigkeit findet.

In der französischen Concession ist die *Rue du Consulat* und die *Szechuen Road*, in dem amerikanischen Theile der vereinigten englisch-amerikanischen Niederlassung aber der *Broadway* als die bedeutendsten Straßen zu nennen.

Zu den hervorragendsten Bauten zählen: das Prachtgebäude des Shanghai-Club, die Freimaurerhalle, das Gebäude der *Oriental, Shanghai and Hongkong-Bank*, ein Theater, das Gebäude des deutschen Clubs Concordia; an öffentlichen Denkmälern sind erwähnenswert: zwei Denkmäler auf dem *Bund*, das eine der „*Ever Victorious Army*", das andere dem Andenken des im Yünnan ermordeten englischen Consuls A. R. Margary gewidmet, endlich noch an anderer Stelle das Denkmal, welches dem General Gordon hier errichtet worden ist.

Von öffentlichen Nutzbauten ist vor allem der nun auf einen befriedigenden Stand gebrachten Drainageanlagen Erwähnung zu thun; diese Anlagen haben Unsummen verschlungen, da sie wegen der äußerst niedrigen Lage der Stadt sehr schwer auszuführen waren; man schreckte aber, in der Erkenntnis, dass eine gut functionirende Drainage hier eine der ersten Be-

dingungen für die Verbesserung der sanitären Verhältnisse sei, vor keinem Opfer zurück, um diese Anlagen auf ihren jetzigen Stand zu bringen. —

Für die Aufrechthaltung der öffentlichen Ordnung sorgen gut organisirte Polizeicorps. In der anglo-amerikanischen Niederlassung besteht das Polizeicorps aus 314 Mann, von welchen 55 Europäer, 56 Indier und 203 Chinesen sind; das französische Polizeicorps zählt 70 Mann, und zwar 40 Fremde und 30 Chinesen. Das Feuerlöschcorps besitzt sieben Dampflocomobile. Die Centralstation der Feuerwehr liegt etwa in der Mitte der *Honan Road*, woselbst ein hölzerner Wachthurm errichtet wurde, welcher so ziemlich einen Überblick über die ausgedehnte, gänzlich flach liegende Stadt gewährt.

Den Fremden stehen drei Hotels ersten Ranges zur Verfügung: das *Central-Hotel* in der britischen, das *Hotel des Colonies* in der französischen, endlich das *Astor House* in der amerikanischen Niederlassung. An bedeutenderen Zeitschriften erscheinen in Shanghai gegenwärtig: die „*North China Daily News*“, der „*Shanghai Courier*“, beide täglich; der „*North China Herald*“, „*Celestial Empire*“ und „*Temperance Union*“ dreimal in der Woche; ferner der deutsch geschriebene Ostasiatische Lloyd wöchentlich; unter den chinesischen Zeitungen sind der „*Shun-Pao*“ und der *Hu-Pao* zu nennen.

An localen Fuhrwerken zu allgemeinem Gebrauche zählt man in Shanghai: 220 Mietwagen, 2200 *Jin-rik-shahs* und endlich 1900 *Wheelbarrows*, das sind die eigenthümlichen einrädrigen Schiebekarren, welche hier sowohl zum Personen- als auch zum Gepäckstransporte Verwendung finden.

An Vergnügungslocalen, deren Besuch auch für den Fremden ein gewisses Interesse bietet, kann im Inneren der Chinesenstadt das große berühmte alte Theehaus, dann ein neu eröffneter Theegarten erwähnt werden, welch letzterer der Hauptsache nach nur von Mandarinen besucht wird; in der verlängerten *Nangking Road* befindet sich ebenfalls ein neu errichteter Theegarten. Im östlichen Theile von *Hongkew*, dem amerikanischen Settlement, befindet sich ein mit einer Menagerie verbundener Theegarten. —

Die communale Verwaltung der fremden Concessionen von Shanghai ist eine völlig autonome; die gewählten Municipalitäten stehen rücksichtlich ihrer Gebarung lediglich unter der Überwachung der englischen und französischen Generalconsuln. Die Verwaltung ist eine musterhafte, und schon seit langer Zeit wird Shanghai von den Fremden in Ostasien als das „*Model Settlement*“ bezeichnet. Im Jahre 1887 betrugen die öffentlichen Ausgaben und Einnahmen:

Im englisch-amerikanischen Settlement:		
Ausgaben	399 102	*Haikwan Taels*
Einnahmen	410 832	„ „
Überschuss	11 729	„ „
Im französischen Settlement:		
Ausgaben	167 163	*Haikwan Taels*
Einnahmen	175 877	„ „
Überschuss	8 714	„ „

Sowohl das Überwiegen der Einnahmen über die Ausgaben als die relativ geringen Summen, welche das Budget aufweist, sind ein sprechender Beweis für die geordnete Verwaltung, welche in Shanghai herrscht.

Über die Zahl und Zusammensetzung der Bevölkerung von Shanghai hat Fregattenkapitän Khittel sehr detaillirte Daten vermittelt. Sie umfassen den Zeitraum von 1870—1890 und zeigen zunächst, dass der bedeutende Zuwachs

Digitized by Google

an Fremden namentlich während des letztverflossenen Jahrzehntes stattgefunden hat.

Man zählte nämlich in der englisch-amerikanischen und französischen Niederlassung von Shanghai zusammengenommen

im Jahre 1870	1666	Fremde, d. i. nicht chinesiche Einwohner.
„ „ 1876	1673	
„ „ 1880	2197	
„ „ 1885	3673	
„ „ 1890	4265	

An chinesischer Bevölkerung waren in der gleichen Periode in dem englisch-amerikanischen Stadttheile von Shanghai vorhanden:

im Jahre 1870	75 047	
„ „ 1876	95 662	
„ „ 1880	107 812	
„ „ 1885	125 665	
„ „ 1890	168 129	203 295.
dazu „ „ 1890	35 166 im französischen Theile	

Von dieser auf den fremden Concessionen lebenden chinesischen Bevölkerung sind etwa 40 000 Seelen aus der Provinz Kiangsu, deren Hauptstadt Shanghai ist, 45 000 aus der Provinz Chekiang und 22 000 aus Canton.

Die Chinesenstadt Shanghai zählt an 125 000 Einwohner, so dass sich die Gesammteinwohnerzahl von Shanghai im Jahre 1890 auf 332 550 stellte.

Über die Zusammensetzung der fremden Bevölkerung im Jahre 1890 liegen folgende Daten vor:

	In der englisch-amerik. Niederlassung	In der französischen Niederlassung	Zusammen
Engländer	1574	87	1661
Portugiesen	564	20	584
Japaner	386	17	403
Amerikaner	323	27	350
Deutsche	214	29	243
Spanier	229	1	230
Franzosen	114	149	263
Dänen	69	7	76
Österreicher und Ungarn	38	10	48
Schweden	28	2	30
Holländer	26	1	27
Norweger	23	1	24
Italiener	22	6	28
Schweizer	22	2	24
Türken	18	—	18
Russen	7	16	23
Belgier	6	8	14
Griechen	5	12	17
Brasilianer	2	—	2
Indier	89	—	89
Malayen	28	—	28
Siamesen	2	—	2

Digitized by Google

	In der englisch-amerik.	In der französischen	
	Niederlassung		Zusammen
Araber	1	—	1
Perser	1	9	10
Anstralier	—	1	1
Unbekannter Herkunft	—	25	25

Es ist nicht ohne Interesse, mit dieser Zusammenstellung jene zu vergleichen, welche A. H. Exner[1]) über die Zahl der (im Jahre 1886) in sämmtlichen chinesischen Vertragshäfen zusammengenommen ansässigen Fremden nnd fremden Handelsfirmen gibt.

Diese Zahlen sind die folgenden:

Engländer	3604	mit	252	Firmen
Amerikaner	855	„	28	„
Japaner	651	„	25	„
Deutsche	597	„	65	„
Franzosen	515	„	18	„
Spanier	475	„	5	„
Italiener	192	„	1	Firma
Schweden und Norweger	152	„	1	„
Russen	94	„	11	Firmen
Österreicher und Ungarn	88	„	3	„
Dänen	83	„	3	„
Holländer	42	„	2	„
Belgier	18	„	—	—
Brasilianer	4	„	—	—
Angehörige von Nicht-Vertragsmächten	535	„	6	Firmen.

Von fremden Staaten sind in Shanghai vertreten durch General-Consnlate: Oesterreich-Ungarn, Dentschland, England, Frankreich, Portugal, die Vereinigten Staaten von Nordamerika nnd Japan; durch Consulate: Italien, Spanien, die Niederlande, Dänemark, Schweden nnd Norwegen, Russland und Belgien.

An öffentlichen Behörden functioniren in der Fremdenstadt Shanghais lediglich die verschiedenen Departements der communalen Verwaltung nnd die Consulate. Die chinesische Stadt ist der Amtssitz eines *Tao-Tai*, eines *Tschi-hien* und des Directors des hier befindlichen Arsenals. Militärische Behörden oder Commanden sind keine vorhanden, da weder die Fremdenstadt noch das chinesische Shanghai eine Garnison hat. Der *Tao-Tai* sowie der Arsenalscommandant haben nur kleine persönliche Leibwachen; in der Fremdenstadt hat sich ein Freiwilligencorps von etwa 200 Mann organisirt, welches Corps vor einigen Jahren von der Königin von England durch das Geschenk einiger leichter Geschütze ausgezeichnet worden ist.

Ueber das chinesische Seearsenal von Kiangsan, welches etwa eine halbe Stunde oberhalb der Stadt Shanghai am linken Ufer des Whangpooflusses liegt, schreibt der Commandant der Zrinyi das Folgende: Das Arsenal enthält in zahlreichen Werkstätten alle zur Reparatur von Schiffen und Schiffsmaschinen nöthigen Arbeitsmaschinen, ein Trockendock und einen gedeckten

[1]) China, Skizzen von Land und Leuten Leipzig 1889 (Tauchnitz).

Digitized by Google

Stapel. Es ist indessen schon seit einer längeren Reihe von Jahren dort kein Schiff mehr gebaut worden.

Als das hauptsächlichste Etablissement des Arsenals kann man die dortige Geschützwerkstätte betrachten. Es werden in derselben Geschützrohre und Verschlüsse des Armstrong-Hinterladersystems bis 30 *cm*, 36 Kaliberlänge, erzeugt. Die unbearbeiteten Stahlseelen und Verschlusstücke werden aus England bezogen, die übrigen Theile aber aus inländischem Eisen erzeugt. Auch die zu diesen Geschützen gehörenden modernen Rapperte mit gezogenen hydraulischen Bremsen werden in dem Arsenal erzeugt. In der Geschützhalle befanden sich gegen 20 für den Gebrauch fertiggestellte Geschütze sammt Rapperten. In derselben Halle sah man auch über 30 Stück Krupp'scher Hinterlader von 10—15 *cm* Kaliber, alle in einem entsetzlich verwahrlosten Zustande. Die Bohrungen waren von einer so dichten Rostschicht bedeckt, dass man die Züge nicht mehr unterscheiden konnte. Alle diese Geschütze sollen von der Flotte herrühren, welche in Foochow durch die Franzosen unter Admiral Courbet vernichtet worden ist.

An die Geschützwerkstätte schließt sich die Geschosswerkstätte an. In dieser sollen wöchentlich gegen 200 Stück Hart- und Zündergranaten producirt werden. Auch Shrapnels verschiedener Kaliber mit den zugehörigen Zündern werden hier erzeugt. In einem Magazine in der Nähe fand man viele Stempelgeschosse, welche zu Versuchen gegen in China erzeugte Panzerplatten Verwendung finden sollten.

In den Werkstätten für Gewehrfabrication werden wöchentlich 25—30 Gewehre verschiedener Systeme, meistens Remington, Lee und Mauser fertig gestellt. In einem Seeminendepot sah man einige altartige kleine elektrische Contactminen englischen Systems für circa 40 *kg* Sprengladung und von konischer Form. Sie waren mit Mathison'schen Stromschließern — *Circuit closer* — versehen, welche sich oberhalb des Minendeckels in einer Röhre befanden.

Das Arsenal besitzt eine große Dampfhammerschmiede mit 11 Schweißöfen und 2 Dampfhämmern, von denen der eine 8 *t* Klotzgewicht erreicht. Einzelne der Schweißöfen haben unweit ihrer Mündung Walzen installirt, auf welche entsprechend starke schmiedeiserne Barren spiralförmig aufgewunden und dann mittels der Dampfhämmer zusammengeschweißt werden. Nach dieser Bearbeitung werden die Rohrmäntel auf eigens construirten Glühöfen erwärmt und mit hydraulischem Drucke aufgezogen. Die hiezu gehörige hydraulische Maschine war eben in Montirung begriffen.

Die Geschützrohre werden sowohl in ihren einzelnen Ringlagen als nach ihrer Vollendung im zusammengesetzten Zustande abgedreht, wozu 13 große Drehbänke von 1000—1500 *mm* Spindelhöhe beschäftigt werden. Diese Werkzeugmaschinen werden von einer 70 pferdekräftigen Dampfmaschine, System Corliss, betrieben.

Jährlich werden im Arsenal gegen 20 Geschütze sammt Lafetten fertiggestellt.

Das Arsenal hat den Bedürfnissen des chinesischen Geschwaders von Shanghai zu genügen und besitzt deshalb auch mehrere Maschinensäle und ein Trockendock. Das Dock ist ein sogenanntes *Mud-* oder Schlamm-Dock, nämlich ein in der schlammigen Erde ausgegrabenes und mit Holzbohlen verkleidetes Bassin. Zu der Operation des Ein- und Ausdockens wird der regel-

mäßig veränderliche Wasserstand des Flusses, der von der täglichen Flut und Ebbe abhängig ist, benützt.

Das Arsenal beschäftigt an 3000 Arbeiter, welche im Winter durch 7, im Sommer durch 8 tägliche Arbeitsstunden im Arsenale thätig sind.

Das Jahresbudget des Arsenals beträgt 700 000 *Taels*.

Chef des Arsenals ist ein Mandarin mit dem rothen Knopfe und der Pfauenfeder.

Das Arsenal von Kiangsan oder Kaon Chung Mow, dessen Leistungsfähigkeit, wie aus den vorstehenden Details ersichtlich, immerhin eine ziemlich ansehnliche ist, darf aber nicht als eine für die fremde Schiffahrt zugängliche Ressource des Welthafens von Shanghai angesehen werden. Shanghai hat sich auch in dieser Richtung, von allem unabhängig, auf eigene Füße zu stellen gehabt.

Was zunächst Docks anbetrifft, so sind deren in Shanghai mehrere vorhanden; sie sind sämmtlich in privatem Besitze. Das eine, in Tunkadoo, gegenüber der Stadt befindlich, ist 380' lang und bei Hochwasser 21' tief.

Das „*Old Dock*“ im amerikanischen Settlement ist 400' lang und ebenfalls 21' tief

Das „*New Dock*“ zu Pootung, am unteren Ende des Hafens, ist 450' lang und 21' tief

Alle diese Docks sind ebenfalls, wie jenes im chinesischen Arsenal, *Mud*-Docks. Das Etablissement der Firma Fahrmann & Co., welcher das *Old Dock* gehört, befasst sich mit Neubauten von Flussdampfern für den Yang-Tse-Kiang bis zu Deplacements von 800 *t* und Maschinenleistungsfähigkeiten bis zu 1000 Pferdekraft. Die verschiedensten Reparaturen sowohl an dem Schiffskörper als an den Maschinen von großen Oceandampfern können in diesen Etablissements in kürzester Zeit ausgeführt werden.

Die gleiche Leistungsfähigkeit dürfte der Gesellschaft des *New Dock* zugesprochen werden dürfen.

Von den anderen Fabriken, welche in Shanghai in Betrieb stehen, erwähnt der Commandant der Zrinyi noch die folgenden: Die Maschinenfabriken von Farnham & Co. und von Boyd & Co.

Ferners: die *Shanghai Gas Company*, die *Compagnie du Gaz pour la Concession Française*, die *New Shanghai Electric Company*, die Shanghaier Papierfabrik, zwei Eisfabriken u. a. — Seiden- und Baumwollspinnereien sind mehrere vorhanden.

Für die Bedürfnisse der Schiffahrt liegen stets in Shanghai große Vorräthe an Kohle aufgestapelt. Die größte der englischen Kohlenfirmen ist jene von Hopkins, Dunn & Co. Der Durchschnittspreis der Kohle bei dieser Firma beträgt $15^1/_2$ Dollars per Tonne.

Der Bezug von Trinkwasser für Schiffe unterliegt ebenfalls keinen Schwierigkeiten, da die Stadt ausreichend mit gutem Wasser versorgt ist; ein großes Dampfpumpwerk leitet das Wasser aus Reservoirs in die Straßen und Häuser der Stadt.

Zur Approvisionirung eines Schiffes mit Lebensmitteln ist Shanghai ein sehr geeigneter Ort; sämmtliche Gattungen von Schiffsprovisionen sind in großer Menge und in jeder gewünschten Qualität am Platze vorhanden, und die Preise stehen in richtigem Verhältnisse zu der Qualität. Der Commandant der Zrinyi sandte die folgende Preisliste ein:

Digitized by Google

Frisches Brot..........	10	Cents per *kg*
„ Fleisch........	11	„ „ „
Zwieback.............	15	„ „ „
Rindfleisch, gesalzen.....	30	„ „ „
Reis.................	9	„ „ „
Mehlspeise.............	66	„ „ „
Fisolen...............	22	„ „ „
Erbsen...............	20	„ „ „
Salz.................	12	„ „ „
Käse.................	97	„ „ „
Zucker...............	29	„ „ „
Kaffee...............	81	„ „ „
Essig................	18	„ „ *l*
Wein.................	36	„ „ „
Olivenöl..............	80	„ „ *kg*
Zwiebel..............	12	„ „ „
Schweinefett...........	40	„ „ „
Pfeffer...............	75	„ „ „
Lebende Ochsen........	28	$ per Stück

Maschinenbetriebsmaterial:

Cardiffkohle...........	20	$ per *t*
Maschinenöl............	37	Cents per *kg*
Mineralöl..............	55	„ „ „
Werg (Baumwollabfälle)...	37	„ „ „

Der Dollar ist in dieser Preisliste mit 1 fl. 82 kr. ö. W. Gold gerechnet.

Unter den Firmen, welche sich mit dem Verkaufe von Schiffsprovisionsartikeln befassen, nennt Fregattencapitän Khittel außer der schon früher erwähnten Firma Hopkins, Dunn & Co. für Kohlen noch die folgenden für die übrigen Artikel: Cheap Jack and Co., Ken Wah & Co., Guien Frères.

Die Firma Cheap Jack wird besonders empfohlen; sie hat S. M. Schiff Zrinyi nicht allein während des zweimaligen Aufenthaltes des Schiffes in Shanghai auf das beste bedient, sondern auch diesem Schiffe, als dasselbe in Woosung lag, alle Lieferungen dahin ohne Preisaufschlag besorgt.

Die Firma Guien Frères ist namentlich für den Bezug von Flaschenweinen und Spirituosen empfehlenswert, von welchen sie ein großes und reichhaltiges Lager besitzt.

Zur Aufnahme und Behandlung von Kranken, deren Heilung oder Pflege an Bord der Schiffe mit Schwierigkeiten verbunden wäre, ist in der Fremdenstadt Shanghais Gelegenheit geboten, da hier mehrere Spitäler bestehen.

Das größte und am bequemsten eingerichtete ist das *General-Hospital*, welches sich in der *North Soochow Road* befindet und dem Ankerplatze der Schiffe sehr nahe liegt. In diesem Spitale finden ausschließlich Europäer Aufnahme. Mehrere Abtheilungen des Spitals unterscheiden sich nach dem Grade des gebotenen Comforts und der dementsprechend beanspruchten Vergütung. Das *General-Hospital* ist bequem eingerichtet und sehr zweckentsprechend angelegt. Es steht unter der Leitung mehrerer englischer und amerikanischer Ärzte.

Für die eingeborene chinesische Bevölkerung bestehen:

das *Zang-tse-e-quan*-Spital in der *Shantung Road*, das *Kung-che-e-quan*-Spital in der *Yantse Road* und das *Doong-zung-e-quan*-Spital in der *Seward Road*. Diese Spitäler werden von den verschiedenen Missionen erhalten und stehen ebenfalls unter der Leitung englischer und amerikanischer Ärzte.

In der *Zi-ka-wei Road* befindet sich das Frauenhospital namens *Tuszu-e-yuen*, in welchem der ärztliche Dienst von weiblichen Ärzten der amerikanischen Schule besorgt wird.

Der Wartedienst wird in allen diesen Krankenhäusern von englischen, französischen und italienischen Nonnen besorgt; in den Spitälern für Einheimische ist die ganze Behandlung, auch die Verabfolgung von Medicamenten an die in ambulatorischer Behandlung stehenden Patienten, unentgeltlich; nur die in einzelnen Abtheilungen untergebrachten Internen haben eine sehr geringe Vergütung — 80 *Cash* pro Tag — zu leisten.

Der Postdienst ist in Shanghai noch nicht centralisirt; es bestehen mehrere Postämter. Außer dem *Local Post Office*, welches Amt seinem Namen entsprechend nur die Vermittlung von Sendungen im Bereiche der Stadt vermittelt, bestehen eino deutsche, englische, amerikanische, französische und japanische Post, endlich auch noch die Postanstalt der *Imperial Customs* oder der kaiserlich chinesischen Zollbehörde. Diese letztere dehnt ihren Dienst auf den Bereich der Vertragshäfen und nach Peking aus. Die anderen Posten befördern ihre Sendungen mit den Schiffen ihrer heimischen Schiffahrtsgesellschaften; wöchentlich bietet sich Gelegenheit zu einer Expedition mit der englischen oder französischen Post nach Europa oder mit der japanischen nach oder über Japan; monatlich geht ein deutscher Postdampfer nach Europa ab.

Für den telegraphischen Verkehr führt zunächst von Shanghai aus eine Luftleitung zu dem Telegraphenamte bei der inneren Barre des Wusung, von wo aus folgende Seeleitungen, sämmtlich über Gutzlaff Island laufen:

Zwei Kabel nach Nagasaki, eines nach Foochow, dann Hongkong, eines über Amoy ebenfalls nach Hongkong.

Außerdem gehen von Shanghai directe Luftleitungen nach Canton, über Nangking nach Chefoo, Tientsin, Peking, Port Arthur, Seoul, sowie eine Linie nach allen dem fremden Verkehre geöffneten Häfen des Yangtsekiang.

Die telegraphische Beförderung der in chinesischer Schrift aufgegebenen Depeschen geschieht auf den chinesischen Telegraphenämtern mittels der Zahlzeichen; ein eigenes Lexikon enthält die Wortzeichen und die für sie zu gebrauchenden Zahlen.

Die vornehmlichsten Banken und Geldinstitute von Shanghai sind die folgenden:

Agra-Bank limited;
Chartered Mercantile Bank of India London and China;
Chartered Bank of India Australia and China;
Comptoir National d'Escompte de Paris;
Deutsch-australische Bank;
First National Bank of Tokio;
Hongkong and Shanghai Bank;
London and Westminster Bank limited of Montreal;
National-Bank of India;
New Oriental Bank-Corporation limited;
Oriental Bank-Corporation.

Zrinyi bezog ihren Goldbedarf auf Grund des für den Commandanten ausgestellten Creditbriefes bei der *Hongkong and China Bank*; der Schiffscommandant erwähnt, dass die Bank immer nur im Besitze von Dollars, welche eben in Ostasien die allgemein im Umlaufe befindlichen Münzen sind, und nie in solchem von englischen Goldpfunden war. Die Unbequemlichkeiten, welche durch das schwere Silbergeld und den Umlauf zahlloser falscher oder minderwertiger Stücke dieses Geldes entstehen, werden übrigens durch zweckmäßige Einrichtungen behoben. Was zunächst die Sicherheit für den vollen Wert des bei der Bank erhaltenen Geldes anbetrifft, übernimmt die Bank die Garantie, dass alle von ihr gelieferten Stücke bereits auf Vollwertigkeit geprüft sind; der Unhandbarkeit des Silbergeldes für größere Zahlungen an Lieferanten u. dgl. steuerte man in der Weise, dass man eine größere Summe des erhobenen Geldes bei der Bank selbst in Contocorrent erliegen ließ und die Zahlungen nun mittels *Cheques* auf die Bank leistete. Nebst der erreichten bequemeren Durchführung der Zahlungen hatte man hiedurch bei der schließlichen Abrechnung noch einen kleinen Gewinn an Interessen für die Contocorrent-Einlage.

Bezüglich der Echtheit und Vollwertigkeit der bei der Bank erhobenen Dollarstücke gab es gar keinen Anstand; trotzdem machte man die Bemerkung, dass die Schiffsmannschaft bald im Besitze minderwertigen und falschen Dollargeldes war. Es wurde erhoben, dass die Kleinhändler, mit welchen die Mannschaft in Verkehr getreten war, ein ganz besonderes Geschick darin entwickelt hatten, den Leuten ihre echten Dollars gegen blinkende, aber unterwertige oder gar falsche Stücke einzutauschen.

Wir wollen nun unseren Blick auf die commerzielle Thätigkeit von Shanghai werfen und zu diesem Zwecke vornehmlich die Hauptdaten der Schifffahrts- und Handelsstatistik Shanghais während der Jahre 1889, 1890 und 1891 hier vorführen, während wir zugleich rücksichtlich solcher Daten, welche den raschen Aufschwung Shanghais seit der Gründung dieses Emporiums in Kürze charakterisiren, auf den Inhalt des 14. Capitels (speciell pag. 490 und 491) unseres Werkes über die Schiffsstation der k. u. k. Kriegsmarine in Ostasien verweisen. Wir schließen unsere statistischen Ausführungen hier an diejenigen an, welche in dem eben erwähnten Werke über die Schifffahrt für die Jahre 1884 bis einschließlich 1888, über den Handel für die Jahre 1880 bis einschließlich 1888 gegeben worden sind.

Über die Schiffahrtsbewegung im Hafen von Shanghai während der drei Jahre 1889, 1890 und 1891 stehen uns die folgenden Daten zur Verfügung.

Die großen, die gesammte Jahresthätigkeit umfassenden Totalziffern sind die folgenden:

1889.

Ein- und ausgelaufen:	**5787**	Schiffe	mit	**5 277 177** *t*	Gsg.
worunter	**713**	Segler	„	**177 127** „	„

und zwar waren:

Eingelaufen:	2892	Schiffe	mit	2 617 049 *t*	Gsg.
hievon	358	Segler	„	85 681 „	„
Ausgelaufen:	2895	Schiffe	„	2 660 128 „	„
wovon	355	Segler	„	91 446 „	„

1890

Ein- und ausgelaufen: **5883** Schiffe mit **5 443 179** *t* Gsg.
worunter **762** Segler „ **226 932** „ „

und zwar waren:

Eingelaufen:	2942	Schiffe	mit	2 729 292 *t*	Gsg.
worunter	387	Segler	„	113 947 „	„
Ausgelaufen:	2911	Schiffe	„	2 713 887 „	„
wovon	375	Segler	„	112 985 „	„

1891.

Ein- und ausgelaufen: **6372** Schiffe mit **6 252 005** *t* Gsg.
worunter **770** Segler „ **276 473** „ „

und zwar waren:

Eingelaufen:	3201	Schiffe	mit	3 126 484 *t*	Gsg.
worunter	390	Segler	„	135 604 „	„
Ausgelaufen:	3171	Schiffe	„	3 125 521 „	„
worunter	380	Segler	„	140 869 „	„

Auf die einzelnen Flaggen vertheilten sich diese Schiffe in den hier in Betracht kommenden drei Jahren wie folgt:

1889.

Eingelaufene Schiffe:

Flagge von	Dampfer				Segler			
England	1258	mit	1 313 320 *t*	Gsg.	49	mit	21 607 *t*	Gsg.
China	709	„	724 846 „	„	270	„	39 461 „	„
Deutschland	296	„	192 395 „	„	4	„	1 329 „	„
Japan	168	„	149 318 „	„	12	„	5 263 „	„
Frankreich	64	„	130 365 „	„	—	„	— „	„
Amerika	—	„	— „	„	30	„	17 279 „	„
Dänemark	4	„	2 384 „	„	—	„	— „	„

Ausgelaufene Schiffe:

Flagge von	Dampfer				Segler			
England	1286	mit	1 349 481 *t*	Gsg.	45	mit	27 333 *t*	Gsg.
China	709	„	721 900 „	„	260	„	37 614 „	„
Deutschland	291	„	209 674 „	„	5	„	1 577 „	„
Japan	154	„	141 984 „	„	14	„	6 172 „	„
Frankreich	61	„	124 873 „	„	—	„	— „	„
Amerika	—	„	— „	„	28	„	16 748 „	„
Dänemark	5	„	2 980 „	„	—	„	— „	„

Der Rest vertheilt sich auf verschiedene, in den uns zugänglich gewordenen statistischen Ausweisen nicht eigens bezeichnete Seeflaggen.

1890.

Eingelaufene Schiffe:

Flagge von	Dampfer				Segler			
Österreich-Ungarn ...	10	mit	2 433	t Gsg.	—	mit	—	t Gsg.
England	1404	„	1 486 714	„ „	51	„	36 947	„ „
China	659	„	669 932	„ „	278	„	43 827	„ „
Deutschland	214	„	163 500	„ „	3	„	1 107	„ „
Japan	184	„	169 295	„ „	28	„	12 306	„ „
Frankreich	59	„	108 749	„ „	—	„	—	„ „
Dänemark	5	„	2 980	„ „	—	„	—	„ „
Schweden u. Norwegen.	12	„	6 213	„ „	—	„	—	„ „
Russland	8	„	5 529	„ „	—	„	—	„ „
Siam	—	„	—	„ „	1	„	294	„ „
Amerika	—	„	—	„ „	26	„	19 466	„ „

Ausgelaufene Schiffe:

Flagge von	Dampfer				Segler			
Österreich-Ungarn ...	8	mit	1 992	t Gsg.	—	mit	—	t Gsg.
England	1381	„	1 468 463	„ „	47	„	33 672	„ „
China	665	„	676 451	„ „	272	„	44 356	„ „
Deutschland	217	„	162 409	„ „	2	„	721	„ „
Japan	185	„	168 621	„ „	30	„	13 185	„ „
Frankreich	59	„	110 371	„ „	—	„	—	„ „
Dänemark	4	„	2 384	„ „	—	„	—	„ „
Schweden u. Norwegen.	10	„	5 325	„ „	—	„	—	„ „
Russland...........	7	„	4 886	„ „	—	„	—	„ „
Siam	—	„	—	„ „	1	„	294	„ „
Amerika	—	„	—	„ „	23	„	20 757	„ „

1891.

Eingelaufene Schiffe:

Flagge von	Dampfer				Segler			
Österreich-Ungarn ...	31	mit	30 815	t Gsg.	—	mit	—	t Gsg.
England	1525	„	1 702 095	„ „	62	„	52 095	„ „
China	728	„	737 752	„ „	269	„	44 280	„ „
Deutschland	243	„	209 415	„ „	1	„	192	„ „
Japan	173	„	165 481	„ „	27	„	11 859	„ „
Frankreich	52	„	106 933	„ „	—	„	—	„ „
Dänemark	7	„	4 172	„ „	—	„	—	„ „
Schweden u. Norwegen.	36	„	20 779	„ „	3	„	3 016	„ „
Russland...........	14	„	9 006	„ „	—	„	—	„ „
Siam	—	„	—	„ „	2	„	866	„ „
Amerika	—	„	—	„ „	25	„	21 201	„ „
Italien.............	2	„	4 432	„ „	1	„	2 095	„ „

Digitized by Google

Ausgelaufene Schiffe:

Flagge von	Dampfer			Segler		
Österreich-Ungarn ...	32	mit	31 009 t Gsg.	1	mit	192 t Gsg.
England	1510	„	1 697 060 „ „	67	„	57 891 „ „
China	723	„	735 521 „ „	252	„	43 248 „ „
Deutschland	243	„	209 470 „ „	2	„	578 „ „
Japan	172	„	166 359 „ „	25	„	10 980 „ „
Frankreich	52	„	106 881 „ „	—	„	— „ „
Dänemark	7	„	4 172 „ „	—	„	— „ „
Schweden u. Norwegen.	36	„	20 779 „ „	2	„	2 115 „ „
Russland	14	„	8 969 „ „	—	„	— „ „
Siam	—	„	— „ „	2	„	866 „ „
Amerika	—	„	— „ „	28	„	22 904 „ „
Italien	2	„	4 432 „ „	1	„	2 095 „ „

Eine Vergleichung dieser Ziffern ergibt, dass England mit der Schiffszahl nahe der Hälfte, mit der Tonnenzahl über die Hälfte des gesammten Schiffsverkehrs im Hafen von Shanghai besorgt; nahe an einem Drittheil kommt der heimischen chinesischen Flagge zu, so dass nur wenig über ein Sechstheil des enormen Schiffsverkehrs von Shanghai auf Schiffe aller anderen Flaggen als der englischen und chinesischen entfällt.

Die genauen Percentsätze sind die folgenden:

Flagge	1890		1891	
	Procent der Schiffszahl	Procent des Gesammt-Tonnengewichtes	Procent der Schiffszahl	Procent des Gesammt-Tonnengewichtes
England	49·26	55·55	49·65	56·18
China	32·02	26·37	30·95	25·00
Deutschland	8·20	6·75	8·47	7·40
Japan	6·32	6·25	5·46	5·34
Frankreich	2·10	4·06	1·67	3·43
Alle anderen	2·10	1·02	3·80	2·65

Bemerkenswert ist die rasche Steigerung, welche in den letzten Jahren der Antheil der chinesischen Flagge an der Warenbewegung in den chinesischen Häfen erfährt. Im Jahre 1881 wurden unter chinesischer Flagge Waren im Werte von 4·65 Millionen *Taels*, im Jahre 1891 Waren im Werte von fast 186·7 Millionen *Taels* befördert; „ein Beweis von Fleiß und Strebsamkeit“ — heißt es in der Notiz, der wir diese Angaben verdanken[1]) — „wie er in einer so kurzen Zeit kaum anderswo erreicht worden ist.“

Was unsere eigene, heimische Handelsflagge betrifft, ist dieselbe in Shanghai der Hauptsache nach durch die Schiffe des *Österreichischen Lloyd* vertreten, welche seit neuester Zeit auf ihren regelmäßigen Fahrten Shanghai besuchen. Doch fehlt es nicht an Beispielen, dass auch die österreichisch-ungarische Rhederei hier Geschäfte sucht und findet. So meldet z. B. der Jahresbericht pro 1891 des k. und k. Generalconsulates zu Shanghai: „Unsere Flagge war im verflossenen Jahre durch zwei Dampfer repräsentirt. Der Flussdampfer Changon mit 1019 *t*, einer in Shanghai ansässigen österreichischen

[1]) Handelsmuseum, 1892, Nr. 35.

Digitized by Google

Firma gehörig, unterhält regelmäßige Fahrten am Yang-Tse-Flusse zwischen den Vertragshäfen Shanghai, Chingkiang, Wuhu, Kiukiang und Hankow. Auf der Bergfahrt führt CHANGON zumeist Textilwaren, Metalle, Zündhölzer, Nadeln. Fensterglas, Farben, Petroleum, Hölzer, japanische und nord- und südchinesische Producte; auf der Thalfahrt die Erzeugnisse aus dem mittleren und westlichen China, als: Medicinen, Seide, Thee, Rhabarber, Moschus, Häute, Gallnüsse und andere Artikel."

„Der zweite Dampfer unter österreichischer Flagge war die in Lussin piccolo beheimatete ELENA COSULICH mit 761 *t*. Dieselbe verließ mit einer gemischten Ladung Hamburg am 1. Februar 1891, nahm den Rest der Ladung in Odessa auf und fuhr mit Berührung Port Saids und der verschiedenen Kohlenstationen bis Nagasaki und von da nach Nikolajewsk an der Amurmündung, woselbst der Dampfer seine europäische Ladung abgegeben hat. Hierauf machte er einige Fahrten zwischen den verschiedenen Plätzen an der sibirischen Küste, gieng dann in Ballast nach Dai auf der Insel Saghalien und von dort mit Kohlen und Deportirten nach Alexandrowski und Wladiwostok. Am 30. Juli trat der Dampfer unter eine Chartre für $4^1/_2$ Monate, die am 12. December zu Ende gieng, und zwar zu 4500 Dollar pro Monat; sämmtliche Ausgaben — die Löhne allein ausgenommen — trug ein in Hiogo (Japan) ansässiger chinesischer Schiffsverfrachter, der Charterer der ELENA COSULICH."

„Die sibirischen Fahrten" — so schließt der Bericht des k. u. k. Generalconsulates zu Shanghai — „dürften für unsere in Dalmatien beheimateten Dampfer auch in der Zukunft ein lucratives Feld bieten." — Es wäre gewiss sehr zu wünschen, dass diese Anregung den richtigen Boden fände; wir freuen uns, durch die hier angegebene Thatsache die Richtigkeit der Voraussicht bestätigt zu finden, zu deren Dolmetsch wir uns bei einer früheren Gelegenheit zu machen hatten."[1])

Den größten Antheil an der Schiffahrtsbewegung Shanghais hat, wie aus den oben gegebenen Zahlenangaben ohne weiters ersichtlich ist, die englische Flagge; dieser Antheil ist trotz des Aufschwunges der heimischen chinesischen Flagge und trotz der Anstrengungen, welche alle seefahrenden Mächte in Ostasien machen, ein stetig wachsender. In Procenten der gesammten Hochseeschiffahrt ausgedrückt, betrug der Antheil der englischen Flagge:

Im Jahre 1871.................43%
„ „ 1881.................55 „
„ „ 1891.................56 „

Wenn wir uns nun den Handelswerten zuwenden, welche durch die in Vorstehendem besprochene Schiffahrt in Bewegung gebracht worden sind, so finden wir, den Aufstellungen des neuernannten englischen Generalconsuls für Shanghai, Herrn Nicolas L. Hannen, folgend, dass das Jahr 1891 nicht allein rücksichtlich der Totalwerte der Ein- und Ausfuhren zusammengenommen das Vorjahr um nahe an 20 000 000 *Haikwan Taels* übertraf, sondern überhaupt die größte Bewegung an Handelswerten seit dem Bestehen von Shanghai aufwies. Auch der Bericht unseres k. u. k. Generalconsulates nennt die Bilanz des in China mit dem Auslande betriebenen Handels ein sehr günstiges

[1]) Vergl. „*Ostasiatische Schiffsstation*" pag. 513, 518, 519.

Digitized by Google

Resultat und bemerkt noch dazu, dass dieses Resultat zweifelsohne ein noch vielversprechenderes hätte werden müssen, wenn nicht die politischen Vorkommnisse der zweiten Jahreshälfte hemmend auf die commerzielle Thätigkeit Chinas gewirkt hätten.

Über die eben erwähnten störenden Begebenheiten wird die folgende kurze, aber gut orientirende Darstellung gegeben, welche wir glauben auch unseren Lesern vermitteln zu sollen:

„Diese Vorkommnisse waren die von Mai bis October dauernden Unruhen im Yang-Tse-Thale, die damit verbundenen Verfolgungen gegen Missionäre, gegen einheimische Christen im besonderen und gegen Ausländer im allgemeinen; die Zerstörung der Niederlassungen der Fremden in den am Yang-Tse gelegenen Vertragshäfen Wubu und Ichang; das wühlerische Treiben der zum Sturze der Dynastie und der Tartarenherrschaft gegründeten geheimen Gesellschaften — an deren Spitze der sehr ausgebreitete Bund der Ko-lan-huei steht — und die Unbeholfenheit und Machtlosigkeit der Regierung, diesen Erhebungen entgegenzuwirken."

„Die Gegenwart von zahlreichen Kriegsschiffen europäischer Mächte, wovon einige tief ins Innere bis nach dem 1000 Seemeilen von der See entfernten Hafen von Ichang vordrangen, die schweren, an die Ausländer für ihr zerstörtes Eigenthum bezahlten Entschädigungen und ein strenge durchgeführtes Standrecht stellten bereits im October Ruhe und Frieden wieder her, wenngleich damit das Misstrauen im Lande selbst und die in europäischen Zeitungen unausgesetzt über China alarmirend klingenden Nachrichten auch keineswegs aufgehört haben."

„Die Erhebung im Norden Chinas fand im Winter statt und hatte lediglich einen localen Charakter. Zu dieser Periode war aber die Schiffahrt mit dem Norden, und damit auch der Handelsverkehr dahin, geschlossen. Die am 5. März mit den nördlichen Vertragshäfen wieder eröffnete Schiffahrt fand dort hergestellte friedliche Zustände vor. Auf den Handel selbst hat die Erhebung im Norden keinen besonders schädlichen Einfluss ausgeübt."[1])

„Die Bewegung im Yang-Tse-Thale hat man in China mehr als eine Aufregung denn als eine Revolution aufgefasst, aber der hiedurch in Europa gewonnene pessimistische Eindruck über die politische Lage in Mittelchina schadete dem Außenhandel Chinas empfindlich. Der Binnenhandel sowie der Exporthandel haben wohl kaum darunter gelitten."

„Noch ehe dieses Übel überwunden wurde, trat die rapid und unverhofft aufgetretene Silberentwertung ein, welche noch zäh anhält und jede Conjunctur der Wechselcurse und damit jedes größere Importgeschäft fast ausschließt. Der durch den Cursfall dem Handel zugefügte Schaden ist viel größer als der, den der „Rummel" im ganzen Yang-Tse-Thale verursacht hat."

Über die ernsten Gefahren, welchen der ganze ostasiatische Handel durch das Fallen, noch mehr aber durch die unvorhersehbaren und unberechenbaren Fluctuationen im Werte des Silbers ausgesetzt ist, verbreitet sich auch der englische Consularbericht. Es heißt dort: *„Notwithstanding that the volume*

---

[1]) Ähnlich spricht sich der englische Consularbericht aus: *„The series of anti-missionary or anti-foreign riots, of which the Yangtse Valley was unhappily the scene during last summer, did not very materially affect the course of trade."*

of trade is so far satisfactory, the general result of the year's business has been extremely disappointing, and even disastrous, to our merchants.

„The principal cause of this has been the extreme fluctuations in the value of silver. In 1890, when the bill for the purchase of four and a half millions of ounces of silver per month was introduced in the American Senate, a wild speculation in silver set in, and prices, which in February stood at 3 sh. 7½ d. pro oz., steadily rose to 4 sh. 6 d. pro oz., which it reached about the beginning of September, beeing a rise of some 25½ % in less than seven months. Immediatly thereafter a no less steady decline set in, and the price of silver gradually fell, till at the end of the year 1891 it just reached the point at which it had stood in the spring of 1890, before the speculation began. I may add, that the price has since continued to decline, till at the time of writing (Mitte Mai 1892) *an ounce of silver in London is only worth 3 sh. 3¼ d., beeing a fall, as compared with the maximum of September, 1890, of 28 %. — The net result of the last American Silver Legislation, as far as the Eastern exchanges are concerned, would therefore appear to be that the price of silver was unnaturally forced up some 25 % above a fair market value, but only to slide back again so soon as the unhealthy stimulus was over.*

„The further fall of some 3½ d. pro ounce below the limit of the spring of 1890 may be due to the reaction following on the great rise, or it may be due to natural and permanent causes; but in any case it is fair to assume, that but for the American legislation the violent fluctation above stated would never have happened, and if, as is probable enough, in view of the still increasing production the further fall, which amounts to 6 %, had to be met, it would have been spread over two years, instead of being condensed into a few months.

„But however this may be, it is manifest, that there can be no security in the Eastern trade until some method is devised by which the exchange of silver into gold can be rendered reasonably steady.

„So long as we are liable to the oscillations of the last two years, all trading degenerates into mere gambling; if to the risk of markets, the merchant has to add the risk of exchange, involving a possible gain or loss of 10 % to 15 % while his bills are maturing, it is manifest that business cannot be conducted with ordinary mercantile prudence.

„The continued fall off in the value of silver permanently affects all British capital employed in the Eastern trade. This is an inevitable loss which has to be faced, and so long as the depression is slow and gradual, say at the rate of one or even 2 % a year, it can be met out of profits without any serious derangement. The process has indeed been going on for the last 18 years, and no serious inconvenience was felt. Merchants had readjusted their capital accounts to the new state of things, and from many points of view cheap silver has positive advantages for the Eastern trade. Few, if any, now expect to see silver ever resume its old value in relation to gold, and from the trader's point of view it is immaterial. All that merchants are interested in is: that the relation between the two metals should be steady, so that they may make their calculations with some approach to safety. This is not perhaps possible so long as the relative productions are disproportionate to demand, but it would seem, that the evil would

be less if left to natural laws, undisturbed by tentative legislation. Unless such legislation is of a nature to settle the ratio once and for all and for all nations, it would be better for all parties interested in exchange operations if it were left alone."

Auf die Gesammt- und Detailwerte des auswärtigen Handels von Shanghai übergehend, wollen wir hier zuerst die interessanten Mittelzahlen wiedergeben, welche der früher genannte englische Consul uns für die fünfjährigen Perioden im Zeitabschnitte von 1866—1890 vermittelte; diese Mittelwerte illustriren deutlich die stetig zunehmende Handelsbewegung in Shanghai.

Die mittlere Gesammtsumme der fremden Einfuhrs- und der Ausfuhrswerte zusammengenommen im Handelsemporium Shanghai betrug:

Vom Jahre	1866	bis einschließlich	1870	......103 800 000	*Haikwan Taels*
„ „	1871	„ „	1875	......116 200 000	„
„ „	1876	„ „	1880	......123 600 000	„
„ „	1881	„ „	1885	......123 300 000	„
„ „	1886	„ „	1890	......141 900 000	„

Bei Betrachtung dieser Mittelzahlen, welchen sich der Gesammthandelswert für das Jahr 1891 mit 165 542 000 *Haikwan Taels* anschließt, ist allerdings im Zeitraume von 1881—1885 ein geringer Rückgang gegen die unmittelbar vorhergehende fünfjährige Zeitperiode zu bemerken; aber im ganzen und großen muss die Zunahme, welche für den hier in Betracht gezogenen Zeitraum eines Vierteljahrhunderts eine Steigerung von über 60% aufweist, der Charakter einer constanten und stetigen Steigerung zuerkannt werden. Es ist dies von um so größerer Bedeutung, wenn man der Erwägung den gebürenden Raum gönnt, dass während dieser ganzen 25 Jahre die chinesische Regierung nicht das Geringste zur Hebung oder Ermuthigung, zur irgendwie gearteten Unterstützung des Außenhandels von Shanghai gethan hat — wenn man auch als einzige Ausnahme die Errichtung einer Eisenbahn zwischen Wusung und Shanghai gelten lassen wollte, einer Maßregel, deren schnelles und trauriges Ende bekannt genug ist und die also so gut wie keinen nachhaltigen Einfluss zu entwickeln vermochte. Es wurden weder Straßen in das Innere angelegt, noch irgend etwas für die Verbesserung der von altersher bestehenden Wasserwege gethan, noch irgendwie nennenswerte Anstrengungen gemacht, die Bevölkerung in den so wichtigen Industrien der Thee- und Seidengewinnung in der Weise zu belehren und zu ermuntern, wie es die drohende Concurrenz in diesen Hauptartikeln der chinesischen Ausfuhr jetzt schon als dringende Nothwendigkeit erscheinen lässt. Dabei muss noch, zu richtiger Würdigung des so sehr gestiegenen Einfuhrhandels, weiters in Betracht gezogen werden, dass ebenso wie nichts geschehen ist, um die Ausfuhrfähigkeit zu kräftigen, auch ebenso die Kaufkraft des Volkes, von welcher doch die Erfolge des Einfuhrhandels abhängig ist, heute ganz die gleiche ist, die sie vor 25 Jahren war.

Consul Hannen weist ausdrücklich darauf hin, dass thatsächlich alles, was an Einrichtungen zur Förderung der Handelsthätigkeit in China geschieht, von Seite der an diesem Handel interessirten Ausländer ins Leben gerufen und erhalten wird, soweit die Handels- und Schiffahrtsverträge ihnen dies nur irgendwie möglich machen, während die chinesische Regierung dabei ruhig die Hände im Schoße hält. Dazu ist in erster Linie der rege Schiffsverkehr zu rechnen, welchen die ausländischen Schiffahrtsgesellschaften und

Digitized by Google

Rheder zwischen den einzelnen Vertragshäfen an der See und auf dem Yang-Tse zu sehr billigen Frachtsätzen vermitteln, und die sämmtlich eben auch von den Fremden in allen diesen Häfen errichteten Anstalten: Quais, Magazine, technische Anstalten zum Dienste der Schiffahrt u. dgl. — Thatsächlich hat sich der Umfang der Schiffahrt in Shanghai allein während der letzten 20 Jahre nahezu vervierfacht; lässt man die Dschunkenschiffahrt außer Betracht, so ergibt sich für die Gesammtschiffahrtsbewegung in diesem Hafen im Jahre 1871 die Zahl von 3510 Schiffen mit 1 901 775 *t* Gesammtgehalt, 1881 die Zahl von 4844 Schiffen mit 3 690 241 *t* Gesammtgehalt, 1891 die Zahl von 6372 Schiffen mit 6 252 005 *t* Gesammtgehalt.

Die Verkehrsleichtigkeit für Waren nach und zwischen den Vertragshäfen ist somit eine immer zunehmende; aber sobald die Ware die Grenze des Vertragshafens landwärts zu überschreiten hat, sieht sie sich aller der Schwerfälligkeit des Transportes gegenüber, welche man nicht treffender charakterisiren kann, als Consul Hannen es mit den Worten thut: *„the good old-fashioned ways, which have been in vogue for the last thousand years or so. . .“* Es ist eben thatsächlich, wie dies vielleicht schon vor noch mehr als 1000 Jahren an derselben Stelle der Fall gewesen, der Lastträger, das Packthier, der einräderige Lastkarren, welche den Weitertransport der Einfuhrgüter in das Innere des Landes, ebenso wie die Zufuhr der Ausfuhrproducte zu den Stapelplätzen zu besorgen haben. Selbst das großartige Netz von natürlichen und künstlichen Wasserwegen, von welchen China seit undenklichen Zeiten durchzogen ist, wird beinahe in seiner ganzen Ausdehnung nur von den altartigen schwerfälligen Canallastbooten befahren, die mittels Stangen durch Handkraft mühsam weitergeschoben werden müssen. Noch immer wird, mit wenigen Ausnahmen, die Benützung der Dampfkraft für die Zwecke des Schleppens auf den Binnengewässern, speciell auf den Canälen, untersagt oder doch die hie und da ertheilten Bewilligungen durch alle erdenklichen Erschwerungen und Behinderungen nahezu illusorisch gemacht.

Trotz aller dieser Thatsachen, die sich eigentlich einer Zunahme der Handelsentwicklung in China überhaupt entgegenstellen sollten, ist, wie schon bemerkt und durch die früheren Mittelzahlen dargethan, die Zunahme in den Handelswerten eine stetige. Gehen wir auf Details rücksichtlich Shanghais über, so finden wir Folgendes:

Einfuhren:

Die letzte Gesammtsumme der fremden Einfuhren in Shanghai, welche wir auf Seite 493 unseres Werkes über die k. und k. Schiffsstation in Ostasien zu geben vermochten, betraf das Jahr 1888 und bezifferte sich mit 68 661 533 *Haikwan Taels*; diese Wertsumme[1]) ist zwar im Jahre 1889 nicht erreicht worden, aber in den Jahren 1890 und 1891 wieder beträchtlich gestiegen; die Gesammtwerte betrugen:

1889	59 347 669	*Haikwan Taels*	(14 033 250 £)
1890	66 426 000	„	(15 776 176 „)
1891	77 336 571	„	(18 367 435 „)

Von geringerem Belange erscheinen uns hier, da wir vorerst die Einfuhren in Betracht ziehen, trotz der hohen Summen die Werte der Einfuhren chinesischer Producte in Shanghai, da diese sich auf jene Waren

[1]) In späteren Jahresrapporten auf 68 433 543 *Haikwan Taels* richtiggestellt

beziehen, welche dem internen Zwischenhandel, dem localen Consum und hauptsächlich der Ansammlung für den Export nach dem Auslande dienen, mit welch letzterem wir uns später erst zu beschäftigen haben werden.

Die bezüglichen Wertsummen waren:

Im Jahre 1888[1]	45 452 853	*Haikwan Taels*	(10 676 686 £)
„ „ 1889	48 166 238	„	(11 389 308 „)
„ „ 1890	48 518 744	„	(11 523 201 „)
„ „ 1891	47 374 027	„	(11 251 331 „)

Rücksichtlich der Herkunft der in Shanghai eingeführten fremden Waren liegen uns detaillirtere Angaben nur für die Jahre 1888 und 1889, dann für das Jahr 1891 einige Hauptzahlen vor, die wir hier folgen lassen:

Waren aus	Werte in *Haikwan Taels* 1888	1889	1891
Großbritannien	29 966 813	20 989 013	47 370 022
(1891 bei Einrechnung der Provenienzen aus sämmtlichen Colonien)			
Honkong	17 957 687	15 687 252	—
Enropa ohne Russland	2 804 185	2 114 255	—
Vereinigte Staaten von Nordamerika	3 121 885	3 786 713	7 529 018
Japan	5 232 000	5 640 809	5 096 696
Ostindien	6 611 339	7 874 030	12 432 913
Straits Settlements	1 315 393	1 146 284	Die Restsumme von 4 907 466 vertheilt sich auf nebenstehende Länder und das nichtrussische Europa, mit Ausnahme der schon unter Großbritannien einbezogenen englischen Dependenzen.
Russische Mandschurei	24 559	31 885	
Korea	22 344	20 736	
Türkei mit Persien, Egypten und Aden	1 754	2 507	
Australien	152 158	303 581	
Siam	16 772	35 771	
Britisch-Amerika	891 702	937 000	
Russland via Odessa	292 032	586 171	
Philippinen	16 971	3 171	
Andere Länder	5 899	9 126	

Von Interesse ist es auch, den Weg zu verfolgen, welchen die nach Shanghai eingeführten fremden Einfuhrwaren zunächst nehmen. Hierüber orientirt uns der englische Consularbericht pro 1891, welcher folgende Zusammenstellung gibt:

Von den fremden Einfuhren im Gesammtwerte von 77 336 115 *Haikwan Taels* nahmen den Weg nach

	Waren im Werte von *Haikwan Taels*
Newchwang	5 347 353
Tientsin	13 521 337
Chefoo	4 433 344
Hankow	13 873 273
Chingkiang	6 992 891
Ningpo	5 315 436
anderen chinesische Häfen	7 147 738
Korea	935 196
fremden Ländern	1 841 201
Summe	59 407 769

[1]) „*Ostasiatische Schiffsstation*“, pag. 493.

woraus erhellt, dass fremde Einfuhrwaren im Werte von 17 928 346 *Haikwan Taels* in Shanghai für den localen Verbrauch, für Verarbeitnng an Ort und Stelle, Ergänznng der Handelsvorräthe u. s. w. zurückblieben; ein guter Theil dieser Wertsumme mag übrigens auf jene Waren entfallen, welche zn Land und auf den Binnengewässern nach dem Rayon weiter vertrieben werden, der von Shanghai selbst für die Befriedigung seiner Bedürfnisse an fremden Einfuhrwaren direct abhängig ist.

Die oben gegebenen Vertheilungszahlen charakterisiren Shanghai als den Punkt, welcher vornehmlich das nördliche China mit fremden Waren versorgt: der Wert von 7·1 Millionen *Haikwan Taels*, welcher auf alle mittleren und südlichen chinesischen Häfen zusammengenommen entfällt, übersteigt nnr nm Weniges den Wert des Reexportes nach dem einzigen Hafen Chingkiang am unteren Yang-tse-kiang.

Auf die einzelnen Hauptartikel der fremdländischen Einfuhren übergehend, finden wir das Folgende.

1. Opinm.

Von diesem, im chinesischen Einfuhrshandel eine leider so große Rolle spielenden Artikel wurde eingeführt:

a) Malwa:

Im Jahre	1888...	22 790	*piculs*[1]) im Werte von	9 503 438	*Haikwan Taels*
" "	1889...	19 881	" " " "	8 191 132	"
" "	1890...	20 956	" " " "	7 921 617	"
" "	1891...	20 990	" " " "	7 640 378	"

b) Patna:

Im Jahre	1888...	10 243	*piculs* im Werte von	3 185 822	*Haikwan Taels*
" "	1889...	8 744	" " " "	2 763 247	"
" "	1890...	9 445	" " " "	2 795 886	"
" "	1891...	9 089	" " " "	2 708 524	"

c) Benares:

Im Jahre	1888...	5 338	*piculs* im Werte von	1 697 738	*Haikwan Taels*
" "	1889...	5 848	" " " "	1 818 977	"
" "	1890...	6 085	" " " "	1 789 049	"
" "	1891...	7 004	" " " "	2 024 271	"

d) Persian:

Im Jahre	1888.........	60	*piculs* im Werte von	20 220	*Haikwan Taels*
" "	1889.........	82	" " " "	26 902	"
" "	1890.........	51	" " " "	16 371	"
" "	1891.........	80	" " " "	19 680	"

Die Bemerkungen, welche wir über den Opinmhandel Shanghais schon früher an anderem Orte (Ostas. Sch.-St. 14 pag. 501) zu machen Gelegenheit hatten, treffen auch für den Zeitraum 1888—1891 zu. Die Consularberichte constatiren einen jährlich fortschreitenden Mehrverbrauch an inländischem Opinm.

Die Abnahmen in der Einfuhr der beiden Hauptsorten fremden Opiums, *Patna* und *Malwa*, werden durch die geringen Znnahmen, welche die minder-

[1]) 1 *picul* = 133 englische Pfund.

wertigen Sorten *Benares* und *Persian* aufweisen, keineswegs aufgewogen; hingegen steigt die Production und der Verbrauch chinesischen Opiums. Ein ziffermäßiger Vergleich ist hier schwer anzustellen, da das einheimische Opium nach Shanghai fast durchweg auf chinesischen Küstenfahrern und Binnengewässerfahrzeugen gelangt, und zu weitaus größtem Theile der Verzollung und zollämtlichen Aufschreibung entzogen wird. Ein nicht unbeträchtlicher Theil soll in Passagiergepäck eingeschmuggelt werden. Aus einer Bemerkung des englischen Consularberichtes scheint hervorzugehen, dass die chinesische Behörde sich für den quasi geduldeten Schmuggel in chinesischem Opium dadurch schadlos hält, dass sie sich von den Verkäufern dieses Artikels eine jährliche Pauschalsumme, gewissermaßen eine Contribution an Stelle des Zolles, zahlen lässt. Die Höhe dieser Summe — 100 000 *Taels*, gegen 23 590 £ — lässt auf die große Menge des zum Vertrieb kommenden inländischen Opiums einen gerechtfertigten Schluss ziehen; zur geregelten Verzollung gelangten im Jahre 1891 nur 5008 englische Pfund einheimischen Opiums.

Das inländische Opium unterliegt einem weit geringeren Zollsatze als das fremde Product; es wird dadurch billiger und immer mehr geeignet, das fremde zu verdrängen.

Inländisches Opium stellt sich, wenn regelmäßig verzollt, immer noch um 40—50% billiger für den Consumenten, als die besseren Qualitäten des eingeführten Opiums.

Über den Gesammtverbrauch an einheimischem und fremdem Opium in China, wie solcher von den Zollinspectoren (für das Jahr 1887) veranschlagt wird, bringt das von uns schon einmal citirte lesenswerte Werk Exners interessante Daten, welchen der Verfasser Bemerkungen über den Opiumgenuss durch die Chinesen anschließt, die uns wert scheinen, hier reproducirt zu werden, weil sie, wie wir glauben, mit Recht den etwas übertriebenen, sehr allgemein verbreiteten Ansichten in dieser Sache entgegentreten.

Exner schreibt:

„Wie wir bereits oben angedeutet haben, ist die Einfuhr von indischem Opium während der letzten 35 Jahre nahezu stationär geblieben — ein scheinbar eigenthümlicher Umstand, der aber darin seine Erklärung findet, dass während genannter Periode der indische Artikel einen ungeheueren Concurrenten in dem einheimischen Producte gefunden hat. Zwar verbietet das chinesische Gesetz den Opiumbau, dessen ungeachtet wird er aber in allen Provinzen ganz öffentlich betrieben und kein Regierungsbeamter hat die hinreichende Macht, den Anbau zu verhindern. Der Mohn bedarf reichlicher und sorgsamer Pflege; er gedeiht am besten auf leichtem sandigen Boden, muss gedüngt, gejätet und bewässert werden und wird deshalb nur selten in großem Maßstabe gebaut, sondern meist nur in kleinen Beeten von etwa $^1/_2$ bis $^3/_4$ *Mow* (1 *Mow* gleich $^1/_6$ englische *Acre*), die der Besitzer persönlich wie ein Gartenbeet behandeln kann. Die Provinz, in welcher das meiste Opium angebaut wird, ist jene von Szechuen, wodurch sich auch der Umstand erklären lässt, dass Ichang vergleichsweise sehr wenig Opium importirt. (Im Jahre 1878 nur 2 *piculs*.) Man darf wohl annehmen, dass die jährliche Ernte in dieser Provinz rund 90 000 *piculs* beträgt, eine Ziffer, welche allerdings kleiner ist als jene, welche Baron von Richthofen, der im Jahre 1871 Szechuen bereiste, veranschlagt hat, nämlich 130 000 *piculs*."

„In den Provinzen Yünnan, Shansi, Hupeh, Hunan, Kiang-su und Fukien wird ebenfalls Mohn sehr stark angebaut; überhaupt cultivirt

man ihn in jeder der 18 Provinzen des Reiches und man nimmt an, dass die jährliche Production sich auf rund 200 000 *piculs* belaufen mag. Dazu kommen etwa 10 000 *piculs* aus der Mandschurei und eine unbekannte Quantität aus der Mongolei."

„Nachstehende Tabelle zeigt den Verbrauch (in *piculs*) von einheimischem und fremdem Opium für das Jahr 1887 in den verschiedenen Theilen von China, wie solcher von den verschiedenen Zollinspectoren veranschlagt worden ist.

Provinz	Areal in Quadr.-Meil.	Vermuthliche Einwohnerzahl	Verbrauch an Opium *piculs*	Davon fremdes importirtes Opium *piculs*
Mandschurei	?	6 000 000	6 000	300
Chili (Pechili)	59 000	16 000 000	16 000	2 000
Shantung	65 000	19 500 000	18 000	700
Shansi	55 000	10 000 000	10 000	—
Shensi	154 000	7 000 000	7 000	—
Kansuh		3 000 000	3 000	—
Honan	65 000	15 000 000	14 000	—
Kiang-su	38 000	19 000 000	24 000	27 000
Nganwhei	54 000	12 000 000	12 000	
Kiang-si	72 000	18 000 000	20 000	3 000
Hupeh	145 000	28 000 000	32 000	2 000
Hunan		17 000 000	21 000	—
Szechuen	167 000	40 000 000	50 000	—
Chekiang	39 000	12 000 000	16 000	6 000
Fukien	53 000	16 000 000	24 000	20 000
Kuang-tung	79 000	14 000 000	18 000	17 000
Kwang-si	78 000	3 500 000	5 000	—
Kweichau	64 000	2 500 000	4 000	—
Yünnan	108 000	7 000 000	9 000	—
Im Ganzen	1 295 000	265 000 000	309 000	78 000

„Was nun den Preis des einheimischen Productes betrifft, so variirt derselbe je nach dessen Güte bedeutend. Szechuen z. B. kostet 300 bis 320 *Haikwan Taels* pro *picul*, etwa 13 Mark pro Pfund, während Honan-Opium nur 260 *Taels* wert ist. Malva-Opium dagegen kostet, Zoll mit eingerechnet, rund 470 *Taels* und Patna 395 *Taels*, mithin etwa 55% mehr als das einheimische Product wert ist. In einzelnen Districten Chinas soll schon für 120 – 150 *Haikwan Taels* ein *picul* Opium hergestellt werden können."

„Die Steuer, welche das einheimische Opium zahlt, ist, verglichen mit dem Zoll auf Opium fremder Provenienz, nur gering. Das Gesagte erklärt, warum das chinesische Product, obgleich an Qualität dem fremden bedeutend nachstehend, doch den letzteren Artikel aus dem Markte verdrängt."

„Nehmen wir nun nach der obigen Tabelle an, dass der jährliche Verbrauch an Opium in China sich auf 310 000 *piculs* im Jahre beläuft und dass jede zehnte Person Opium raucht, so erhalten wir das Resultat, dass der gewöhnliche Raucher etwa 1·5 Pfund pro Jahr im Werte von circa 5 *Taels* — 25 Mark — verbraucht. Aus diesen Ziffern wird man deutlich ersehen, dass alle die schreckenerregenden Geschichten über Demoralisation des chinesischen Volkes durch den Genuss von Opium, welche wir von Zeit zu Zeit

Digitized by Google

in europäischen Büchern und Zeitungen finden, weitaus übertrieben sind. Allerdings muss zugegeben werden, dass der Anbau von Opium in China sich in stetigem Wachsthum befindet, und dies ungeachtet der Thatsache, dass die Centralregierung zu Peking von Zeit zu Zeit Edicte gegen den Anbau von Opium erlässt. Dass diese Edicte nicht befolgt werden, findet seine Erklärung theilweise darin, dass der Genuss des Opiums sich schon zu sehr unter dem Volke verbreitet hat, theilweise aber darin, dass der Anbau desselben fast ausschließlich von Frauen und Kindern besorgt wird und ein ganz wesentlich höheres Erträgnis abwirft als der ausschließliche Anbau von Reis oder Baumwolle. Der Mohn wird gewöhnlich Ende Februar gesäet, er blüht im April, Ende Mai ist die Ernte vorüber und das Feld kann mit Reis besäet werden."

„Obwohl es nicht geleugnet werden kann, dass der Genuss von Opium ein Laster ist, unter welchem namentlich die ärmere Classe zu leiden hat, so kann Opium, wenn mäßig genossen, doch jahrelang geraucht werden, ohne irgendwie schädlich auf die Gesundheit zu wirken. Vergleicht man Opium als Reizmittel mit den Spirituosen des Westens, so muss man zu der Überzeugung kommen, dass von den beiden Übeln das letztere das größere ist. Fallen dem Genusse von Opium Hunderte von Menschen zum Opfer, so tödtet der Schnaps alljährlich Tausende von Personen. Die anekelnden Scenen von Trunkenheit, wie man solche so häufig in europäischen Städten ansehen muss, sind in China eine äußerst seltene Erscheinung."

Die jährliche Zunahme des chinesischen Eigenbaues an Opium ist übrigens nicht die einzige Ursache, warum das indische und überhaupt das fremde Opium sozusagen der einzige Importartikel ist, welcher an der riesigen Zunahme der Einfuhren nach China beinahe gar nicht participirt. Consul Hughes stellt in dieser Richtung das Opium als Einfuhrsproduct in eine gewisse Parallele mit dem wichtigen Ausfuhrsproducte, dem Thee, insofern als beide gegenüber der großen Concurrenz, welche dem ersteren das chinesische, dem letzteren das indische Product bieten, zu hoch besteuert erscheinen. *„Indian opium and Chinese tea are in fact pretty much in the same predicament, and unless existing charges are reduced so that Indian opium may be sold as cheaply as Chinese opium, and Chinese tea as cheaply as Indian, it will be difficult for them to withstand the competition against which they are now struggling."*

Zu den Schwierigkeiten, mit welchen der Opiumhandel infolge der Concurrenz der inländischen Ware in der letzten Zeit zu kämpfen hat, gesellte sich seit einigen Jahren auch noch eine verderbliche Praxis in der Abfassung der Kaufverträge, welche gar keinen bestimmten Lieferungstermin fixirten, was zur Folge hatte, dass die Wiederverkäufer zum Bezug der Ware erst den Moment abzuwarten trachteten, in welchem eine Preissteigerung in Opium eintreten mochte; schlug diese Erwartung aber fehl, so erwiesen sich die Käufer oft genug als Strohmänner; die verkaufte, aber weder bezogene noch bezahlte Ware blieb den Verkäufern am Lager. Der Handel wurde zum Spiele und die größeren und angeseheneren Opiumfirmen Shanghais mussten sich zusammenthun, um der eingerissenen verderblichen Praxis durch Einführung sanirender Maßregeln entgegenzuwirken.

2. Textilwaren.

Die Einfuhrsmengen und Werte dieses Hauptartikels der fremden Ein-

Digitized by Google

fuhren betrugen (in den wichtigsten, die größten Mengen und Werte umfassenden Sorten[1]) während der Jahre 1888—1891:

a) Graue *Shirtings:*

Im Jahre 1888	5 865 367	Stück im Werte von	7 918 245	*Haikwan Taels*
„ „ 1889	6 335 427	„ „ „ „	8 236 056	„
„ „ 1890	6 228 572	„ „ „ „	7 598 857	„
„ „ 1891	6 644 671	„ „ „ „	9 595 940	„

b) Weiße *Shirtings:*

Im Jahre 1888	2 238 019	Stück im Werte von	3 357 028	*Haikwan Taels*
„ „ 1889	1 569 805	„ „ „ „	2 276 217	„
„ „ 1890	2 054 304	„ „ „ „	2 691 138	„
„ „ 1891	1 914 680	„ „ „ „	3 350 689	„

c) T-cloth (englisches)*:*

Im Jahre 1888	1 840 808	Stück im Werte von	1 919 713	*Haikwan Taels*
„ „ 1889	1 448 514	„ „ „ „	1 519 114	„
„ „ 1890	1 361 759	„ „ „ „	1 212 574	„
„ „ 1891	1 427 386	„ „ „ „	1 654 164	„

Der Bedarf an dem sogenannten *T-cloth*, im Gegensatz zu den anderen Baumwollartikeln, ist ein abnehmender. Im Jahre 1878 wurden 2 591 000 Stück, 1881 2 360 000 Stück, 1885—1890 im Mittel 1 656 000 Stück, 1891 nur mehr 1 427 000 Stück in Shanghai eingeführt. — Seit 1887 betheiligt sich Bombay an der Einfuhr des *T-cloth* in Shanghai.

Es kamen von dort:

Im Jahre 1887.........	19 000 Stück
„ „ 1888.........	434 000 „
„ „ 1889.........	74 000 „
„ „ 1890.........	151 000 „
„ „ 1891.........	206 000 „

d) Zwilliche (Drills):

im Jahre					
1888	englische.....	571 417	Stück im Werte von	1 028 551	*Haikwan Taels*
	amerikanische .	485 275	„ „ „ „	1 213 187	„
1889	englische.....	306 928	„ „ „ „	543 262	„
	amerikanische .	618 500	„ „ „ „	1 577 174	„
1890	englische.....	265 932	„ „ „ „	425 491	„
	amerikanische .	591 659	„ „ „ „	1 360 816	„
1891	englische.....	277 014	„ „ „ „	544 907	„
	amerikanische .	856 545	„ „ „ „	1 884 399	„

e) Sheetings:

In diesem wie im unmittelbar vorstehenden Artikel Zwilliche ist das Steigen des Vorsprunges bemerkenswert, welchen das amerikanische Erzeugnis über das englische Fabricat errungen hat.[2])

---

[1]) Wir nehmen den Wert von einer halben Million *Haikwan Taels* Jahreseinfuhr als Grenze an.

[2]) Der englische Consularbericht pro 1891 beschäftigt sich eingehend mit dem Zurückdrängen der englischen *drills* und *sheetings* durch die amerikanischen in Shanghai. Es wird dort constatirt, dass im allgemeinen das englische Product hinter dem ameri-

Digitized by Google

Im Jahre

1888	englisch	962 287	Stück im Werte von 1 962 588	*Haikwan Taels*
	amerikanisch	1 559 930	„ „ „ „ 3 839 825	„
1889	englisch	421 248	„ „ „ „ 863 558	„
	amerikanisch	883 600	„ „ „ „ 2 297 360	„
1890	englisch	754 305	„ „ „ „ 1 470 896	„
	amerikanisch	1 203 112	„ „ „ „ 2 814 717	„
1891	englisch	870 529	„ „ „ „ 1 767 173	„
	amerikanisch	2 009 071	„ „ „ „ 4 520 410	„

f) Baumwollgarne.

1888	englisch	62 721	*piculs* im Werte von 1 348 512	*Haikwan Taels*
	Bombay	163 946	„ „ „ „ 2 869 071	„
1889	englisch	26 214	„ „ „ „ 576 719	„
	Bombay	211 598	„ „ „ „ 4 020 372	„
1890	englisch	54 875	„ „ „ „ 1 086 539	„
	Bombay	489 117	„ „ „ „ 8 363 899	„
1891	englisch	38 574	„ „ „ „ 798 485	„
	Bombay	606 855	„ „ „ „ 9 806 775	„

In keinem Einfuhrartikel ist in Shanghai im Laufe der letzten Jahre eine so rapide Zunahme zu verzeichnen als in Baumwollgarnen. Diese Thatsache erklärt sich dadurch, dass in der chinesischen Hausweberei, welche mit Millionen von Webstühlen die Stoffe für die Bekleidung der nnteren Volksclassen erzeugt, zwar die sogeuannte „Kette" aus heimischem Baumwollgarn hergestellt, aber für den „Einschlag" immer mehr nnd mehr eingeführtes Baumwollgarn in Verwendung genommen wird.

Die Betheiligung Bombays an der Einfuhr von Baumwollgarnen nach Shanghai reicht nicht weiter als bis in das Jahr 1885 zurück. Bis zu diesem Zeitpunkte bewegte sich der jährliche, von England gedeckte Bedarf Shanghais an Banmwollgarnen zwischen 20 000 und 50 000 *piculs*.

Seither betrngen die Znfuhren:

	Aus England	Aus Bombay
	piculs	
Im Jahre 1884	40 000	—
„ „ 1885	66 000	46 000
„ „ 1886	38 000	109 000
„ „ 1887	38 000	169 000

kanischen nicht zurückstehe; aber letzteres habe in China durch die stets unbedingte Verlässlichkeit der Qualität das Vertrauen der Chinesen gewonneu, welche nun den amerikanischeu Markeu auch unter sonst gleichen Umständen deu Vorzug geben. „*These goods*", schreibt Consul Hannen, „*always were, and continued to be, of thouroughly reliable quality*" — und nachdem der Consul schließlich glaubt, aus den zutage getreteuen Thatsacheu deu Schluss ziehen zu sollen: „*that honesty is, in the long run, the best policy*", so darf mau hierin vielleicht doch eine leise Mahnung an Fabriksfirmen erblicken, welche es mit der Mustergiltigkeit ihrer Ware weniger streng geuommen haben mögen.

Im Jahre 1880 standen 182 000 Stück *drills* amerikanischer Herkunft gegen 700 000 Stück englischer *drills*, und 175 000 Stück englischer *sheetings* gegen 599 000 Stück amerikauischer; 1891 sehen wir, dass diese Zahlen sich auf 856 000 : 277 000 und 870 000 : 2 009 000 verändert habeu.

Digitized by Google

und sind weiters zu der oben angeführten, so rapid gestiegenen Menge von 607 000 *piculs* Bombay-Garn angewachsen.

Die rapide Zunahme der Einfuhr in Baumwollgarnen ist eine sehr beachtenswerte Erscheinung. Sie zeigt, welch schneller Zunahme der Absatz eines Handelsartikels in China auch heute noch fähig ist, wenn dieser Artikel, wie hier der Fall, ein Gegenstand allgemeinen Verbrauches, dabei den Anforderungen entsprechend ist, welche die Eingeborenen an Qualität und Preis glauben stellen zu dürfen. Sie kaufen fremde Garne und verweben sie mit ihren eigenen Garnen zusammen, weil sie auf diese Art zu einem billigeren Gewebe kommen als es die eingeführten sind. Wenn es gelänge, mit einem Textilfabricat auf den chinesischen Markt zu treten, welches bei gleicher Stärke mit dem jetzigen chinesischen Erzeugnisse um ein Geringes billiger zu stehen käme als jenes, so könnte ein Aufschwung von ungeahntem Umfange in der Einfuhr die Folge sein. Denn es ist, wie Kenner des Landes versichern, bisher nur ein sehr kleiner Theil des chinesischen Volkes, welcher zu den Abnehmern europäischer, überhaupt fremder Erzeugnisse, und speciell jener der Textilindustrie, gehört.[1])

Es hat unter diesen Umständen dem geschäftlichen Blicke der in Shanghai residirenden fremden Kaufleute keineswegs entgehen können, dass in China, speciell in Shanghai, ein weites Feld für die Industrie der Baumwollspinnerei und Weberei gegeben ist. Baumwolle wächst in großer Menge in den weiten Niederungen des Yang-tse-kiang; der Bedarf an Baumwollfabricaten ist ein nahezu unbegrenzter und die Arbeitskraft ist ebenso billig als reichlich vorhanden. Es blieben eigentlich nur zwei Fragen offen: erstens, ob die Natur der chinesischen Baumwolle eine solche sei, dass sie, in europäischen Maschinen verarbeitet, den Vergleich mit der amerikanischen Baumwolle günstig bestehen könne, und zweitens, welches die Haltung der chinesischen Regierungsbehörden gegenüber dem von Fremden gemachten Versuche, Fabriken zu errichten, sein würde. Über die letztere Frage blieb man nicht lange im Zweifel. Die

---

[1]) „*So far as clothing for the masses is concerned*", schreibt Consul Hannen, „*it may be said we have hardly begun to supply the China market. On this, any observer may satisfy himself who cares to take a two days trip inland from any treaty port. He need not, indeed, go so far away, for the streets of Shanghai supply evidence enough. Examine a group at any inland town or village from north to south, and from east to west of China, 9 out of 10 are working men, field labourers most probably, and every one of them will be found wearing homespun more or less, and most of them nothing else. Every tenth man or so may have a jacket of some foreign fabric, or the linen of his wadded coat may be a shirting dyed blue.*

„*But, generally speaking, the whole of their clothing, from the nob on their caps to the socks on their feet, and even to the shoes themselves, are all made of native coton.*

„*Our fabrics, indeed, it may be said, have not yet penetrated below the middle classes. The dwellers in cities, the shop people, and others, who can afford, to some extent, to sacrifice economy to elegance, are our best customers.*"

Auch der Bericht des k. u. k. Generalconsulates zu Shanghai gibt einem ähnlichen Gedanken Raum: „In der jüngsten Zeit, da die Vereinigten Staaten von Nordamerika mit Erfolg dahin streben, sich wirtschaftlich von Europa zu emancipiren, da Mittel- und Südamerika, vorübergehend wenigstens, in der Aufnahmsfähigkeit geschwächt sind, wird es mehr und mehr zur Nothwendigkeit für die europäische Industrie, nach neuen Absatzgebieten sich umzusehen. Es dürfte wohl wenig Länder geben, welche eine so hoffnungsvolle Zukunft aufweisen als China, das mit seinen 400 Millionen Menschen noch immer der Erschließung seines ungeheuren Landes wartet."

Digitized by Google

chinesische Auffassung ist unabänderlich die, dass jede fremde Unternehmung darauf gerichtet sei, den Chinesen das Brod vom Munde und das Geld aus der Tasche zu nehmen. In der Angelegenheit, die uns hier beschäftigt, liegt es für den unbefangenen Beurtheiler klar zutage, dass jede Investition fremden Capitals für Spinnereien und Webereien in China von zweifellosem materiellen Vortheil für die chinesische Bevölkerung begleitet sein müsste. Der Erfolg solcher Fabriken müsste sein, dass billigere Bekleidungsstoffe erzeugt werden könnten als jetzt, dass eine große Menge von Arbeitskräften dauernde Beschäftigung finden würde und dass der Anbau von Baumwolle in den hiefür geeigneten Landstrichen kräftige Impulse bekommen möchte. Aber Argumente dieser Art haben gegenüber von chinesischen Staatsmännern wenig oder kein Gewicht und die feindselige Haltung der Beamten hat es bisher vermocht, Europäer von dem Versuche abzuschrecken, sich mit der Gründung von Etablissements der textilen Industrie auf chinesischem Boden ernstlich zu befassen.

Hingegen hat sich, die Vortheile der Sachlage erkennend, in Shanghai schon im Jahre 1878 eine chinesische Gesellschaft zur Errichtung einer Baumwollspinnerei gebildet. Diese Gründung fand den Schutz der beiden vornehmsten Vicekönige und zur Ermuthigung gab man der Gesellschaft eine Art von Monopolrecht für die Dauer von 10 Jahren. Doch hat die Gesellschaft beinahe diesen ganzen zehnjährigen Zeitraum verstreichen lassen, bevor sie die genügenden Capitalien zusammenbrachte, die projectirten Fabriken errichtete und die Arbeiten in denselben beginnen lassen konnte. Erst seit dem Jahre 1890 kann gesagt werden, dass die Fabrik in geregeltem Betrieb stehe.[1] Das Verdienst, die zahllosen Schwierigkeiten des werdenden Unternehmens endlich glücklich überwunden zu haben, gebürt aber auch in diesem Falle einem Fremden, nämlich dem technischen Director der Gesellschaft, einem Amerikaner aus Massachussets. Die günstigsten Vorausseichten über die Qualität der chinesischen Baumwolle haben sich in diesem jungen Etablissement auf das beste bewährt; man erzeugt Baumwollgewebe, welche den amerikanischen in nichts nachstehen. Die Haupterzeugnisse sind *Drills* und *Sheetings* nach amerikanischem Muster, von 36" Breite in Stücken von 40 *Yards* Länge und einem Gewichte von 14 Pfund. Die im Jahre 1891 auf dem localen Markte erzielten Preise des Fabrikates waren für *Drills* 2·32 und 2·40 *Taels* und für *Sheetings* 2·35 und 2·42 *Taels*.

Die Fabrik verfügt über 21 000 Spindeln und 550 Webstühle; sie erzeugt 130 000 *Yards* Gewebe in der Woche. Nur vier ausländische Beamte sind in der Fabrik beschäftigt und man erwartet, auch von dieser geringen Zahl in Kürze einige entbehren zu können. Die heimischen Arbeiter haben sich in äußerst schneller Zeit mit der Arbeit vertraut zu machen gewusst; sie sollen zwar die Geschicklichkeit europäischer oder amerikanischer Arbeiter erreicht haben, doch braucht man von ihnen bei gewissen Verrichtungen eine größere Anzahl, als dies bei europäischen Arbeitern der Fall wäre.

[1] Im Berichte über das Jahr 1889 schrieb Consul P. J. Hughes: *„Cotton spinning by machinery in China is still in the swaddling clothes of timid officialism. In Shanghai the Chinese Cotton Cloth Company, a semi-official establishement, is at last about to commence operations. It is, however, much hampered by financial difficulties; and its directors are trying to prevent the establishement of rival companies, so it will be long before local requirements will interfere with the export of the raw material.“*

Die Wochenlöhne, welche in dieser Fabrik gezahlt werden, sind die folgenden: für weibliche Arbeitskräfte 1—1$^1/_2$ Dollars; für Männer 1$^1/_2$—4 Dollars. Die enthülste Baumwolle wird von der Fabrik zum Preise von 10—11 *Taels* per *picul* bezogen.

Eine andere Gesellschaft hat eine Spinnerei angelegt, welche sich auf die Erzeugung von Baumwollgarnen nach dem Muster des Bombay-Artikels beschränkt. Auch hier ist die Gesellschaft eine rein chinesische; nur zwei Europäer sind in leitenden Stellen beschäftigt. Die Maschinen sind von englischer Herkunft und sollen sich zur Bearbeitung der chinesischen Baumwolle ganz besonders gut eignen. Diese Garnfabrik erzeugt täglich 8 Ballen zu 400 Pfund (engl.) und es heißt, dass sie ihre Erzeugnisse stets prompt und zu sehr gewinnbringenden Preisen verkauft.

Die Erfahrungen, welche bisher mit den beiden in Shanghai errichteten Baumwollfabriken gemacht worden sind, genügen, um wenigstens der Industrie der Garnspinnerei in Shanghai ein glänzendes Prognostikon für die Zukunft zu stellen; der Beweis ist geliefert, dass Garne zum allermindesten ebenso billig und gut hergestellt werden können als in Bombay, und wenn man die ungeheuren Mengen von Garnen in Betracht zieht, welche in den letzten Jahren in Shanghai eingeführt und dem Verbrauche zugeführt worden sind, so mag man den Ausspruch des von uns schon öfters genannten englischen Consuls ganz zutreffend finden, dass in Shanghai noch Platz für die Thätigkeit von etwa 50, mit der schon bestehenden gleich leistungsfähiger Garnspinnereien vorhanden sei, ohne ernstliche Gefahr, dass die Production den Bedarf übersteige.

Nicht so glänzend scheint es mit der Webereifabrik zu gehen; hier haben die chinesischen Gründer des Etablissements kein besonderes Geschick für das Inslebenrufen und die Leitung industrieller Thätigkeit in großem Maßstabe an den Tag gelegt. Als Beispiel wird angeführt, dass die Gründer sich nicht einigen konnten, ob die Fabrik mit amerikanischen oder englischen Maschinen eingerichtet werden solle; die hierüber getheilten Ansichten führten schließlich zu dem technisch gewiss sehr ungünstigen Compromiss, dass die Fabrik zur Hälfte mit englischen, zur Hälfte mit amerikanischen mechanischen Webstühlen ausgerüstet wurde. „*That a well managed concern would hold its own in the production of strong coarse fabrics is probable, perhaps certain* — schreibt Consul Hannen — *but good management is a thing not to be obtained with Chinese directors.*"

g) Camlets (woolen).

1888	80 089	Stück im Werte von	668 742 *Haikwan Taels*
1889	108 008	„ „ „ „	893 866 „
1890	81 502	„ „ „ „	602 525 „
1891	92 712	„ „ „ „	741 696 „

h) Lastings (cotton).

1888	504 227	Stück im Werte von	1 662 538 *Haikwan Taels*
1889	138 520	„ „ „ „	434 467 „
1890	242 826	„ „ „ „	683 971 „
1891	309 782	„ „ „ „	774 355 „

i) Lastings (woolen).

1888	135 098	Stück im Werte von	941 187 *Haikwan Taels*
1889	88 628	„ „ „ „	586 810 „

1890	69 125 Stück	im Werte von 433 834	*Haikwan Taels*
1891	102 693 „	„ „ „ 653 535	„

k) Türkischroth-Tuche *(Turkey reds).*

1888	481 532 Stück	im Werte von 418 074	*Haikwan Taels*
1889	333 887 „	„ „ „ 438 234	„
1890	403 192 „	„ „ „ 446 849	„
1891	738 561 „	„ „ „ 1 070 149	„

3. Metallwaren.

a) Eisen in Stäben.

1888	311 794 *piculs*	im Werte von 592 410	*Haikwan Taels*
1889	269 068 „	„ „ „ 511 229	„
1890	186 914 „	„ „ „ 355 136	„
1891	362 159 „	„ „ „ 659 130	„

b) Zinn.

1888	49 866 *piculs*	im Werte von 1 406 241	*Haikwan Taels*
1889	37 763 „	„ „ „ 1 095 130	„
1890	45 313 „	„ „ „ 1 132 838	„
1891	40 855 „	„ „ „ 880 438	„

c) Blei:

1888	134 480 *piculs*	im Werte von 591 715	*Haikwan Taels*
1889	144 100 „	„ „ „ 675 834	„
1890	114 033 „	„ „ „ 455 894	„
1891	76 010 „	„ „ „ 269 837	„

d) Altes Eisen:

1888	465 513 *piculs*	im Werte von 496 494	*Haikwan Taels*
1889	235 439 „	„ „ „ 399 435	„
1890	299 640 „	„ „ „ 362 297	„
1891	627 401 „	„ „ „ 749 521	„

e) **Maschinen:**

1888	für den Wert von 285 835	*Haikwan Taels*
1889	„ „ „ „ 211 722	„
1890	„ „ „ „ 201 537	„
1891	„ „ „ „ 546 434	„

Erwähnenswert ist, dass im Jahre 1891 für 81 000 *Haikwan Taels* Telegraphenmaterial und für 12 000 *Haikwan Taels* Eisenbahnmaterial eingeführt wurden. So bescheiden diese Summen sind, eröffnen sie doch gewisse Perspectiven.

4. Petroleum:

1888	13 273 850 *gallons*	im Werte von 1 618 873	*Haikwan Taels*
1889	14 626 070 „	„ „ „ 1 826 218	„
1890	20 068 885 „	„ „ „ 2 316 504	„
wovon	6 228 700 „	„ „ „ 684 867	„

russischer Provenienz

Digitized by Google

1891.......	34 914 185 *gallons* im Werte von	3 398 812	„
wovon......	9 331 160 „ „ „ „	880 318	„

russischer Provenienz.

Die rasche Zunahme in der Aufnahmsfähigkeit des chinesischen Marktes für Petroleum ist sehr bemerkenswert. Vor zehn Jahren betrug die Einfuhr dieses Artikels nach Shanghai noch nicht 4 Millionen *Gallonen*, hat sich also schon beinahe verzehnfacht.

5. Kohle:

1888..............	286 452 *t* im Werte von	1 615 641	*Haikwan Taels*
1889..............	342 339 „ „ „ „	2 225 203	„
1890..............	276 588 „ „ „ „	1 866 969	„
1891..............	359 621 „ „ „ „	1 618 295	„

6. Farbstoffe (Anilinfarben):

1888	für den Wert von	771 830	*Haikwan Taels*
1889	„ „ „ „	563 602	„
1890	„ „ „ „	725 033	„
1891	„ „ „ „	781 164	„

7. Bêche de mer:

1888.............	14 473 *piculs* im Werte von	359 203	*Haikwan Taels*
1889.............	16 097 „ „ „ „	574 942	„
1890.............	17 236 „ „ „ „	619 836	„
1891.............	16 174 „ „ „ „	478 525	„

8. Japanisches Seegras:

1888............	333 381 *piculs* im Werte von	839 845	*Haikwan Taels*
1889............	297 977 „ „ „ „	690 206	„
1890............	319 420 „ „ „ „	734 670	„
1891............	289 562 „ „ „ „	579 120	„

Ausfuhren.

Wir gehen nun auf die Specificirung der Ausfuhrwerte über, indem wir uns auch hier, um nicht allzu weitläufig zu werden, auf diejenigen Artikel beschränken wollen, in welchen der Wert des jährlichen Exportes von Shanghai eine halbe Million *Haikwan Taels* erreicht oder übersteigt.

Die größten Werte erreicht in den Ausfuhren Shanghais die Seide.

1. Seide:

Im Jahre 1888..	137 470 *piculs* im Werte von	24 638 554	*Haikwan Taels*
„ „ 1889..	132 389 „ „ „ „	26 343 546	„
„ „ 1890..	99 978 „ „ „ „	22 123 030	„
„ „ 1891..	130 168 „ „ „ „	26 250 606	„

Die officielle Ausfuhrstatistik theilt die Seidenausfuhr in die Rubriken: Rohseide, weiß und gelb, und „*wild*“, Seidencocons, Abfälle, Stückgüter (Gewebe) und „*pongees*“. Der zuletzt genannte Artikel und die Cocons' figurirten

Digitized by Google

mit den geringsten Wertsummen von je 200 000—300 000 *Taels* jährlich; die größten Wertmengen erreichen die verschiedenen Sorten von **Rohseide** und die **Stückgüter**.

Diese Werte waren:

a) Weiße und gelbe **Rohseide**:

Im Jahre	1888	weiß und gelb	56 371	*piculs* im Werte von	14 947 084	*H. T.*
„ „	1889	„ „ „	53 651	„ „ „ „	15 941 635	„
„ „	1890	„	29 564	„ „ „ „	9 086 045	„
„ „	1890	gelb	10 012	„ „ „ „	1 874 518	„
„ „	1891	weiß	49 925	„ „ „ „	13 969 869	„
„ „	1891	gelb	10 622	„ „ „ „	2 443 215	„

b) **Rohseide**, „*wild*“:

Im Jahre	1888....	7 730	*piculs* im Werte von	946 076	*Haikwan Taels*
„ „	1889....	9 515	„ „ „ „	1 236 853	„
„ „	1890....	12 707	„ „ „ „	1 359 706	„
„ „	1891....	8 925	„ „ „ „	803 261	„

c) **Stückgüter**:

Im Jahre	1888....	6 896	*piculs* im Werte von	5 937 756	*Haikwan Taels*
„ „	1889....	10 436	„ „ „ „	6 261 732	„
„ „	1890....	10 398	„ „ „ „	6 239 087	„
„ „	1891....	10 588	„ „ „ „	6 353 025	„

Sehr bedeutende Werte kommen auch den geringsten Gattungen von Rohseide, den mit „*waste*“ bezeichneten Abfällen zu, da die Ausfuhrmenge dieses Materials sehr groß ist und dem Gewichte nach etwa der ausgeführten Menge weißer Rohseide gleichkommt.

d) **Rohseide**, „*waste*“:

Im Jahre	1888....	37 600	*piculs* im Werte von	2 030 431	*Haikwan Taels*
„ „	1889....	45 470	„ „ „ „	2 046 145	„
„ „	1890 ...	29 639	„ „ „ „	2 021 592	„
„ „	1891....	41 186	„ „ „ „	2 059 315	„

Die Seidenproduction in China leidet seit mehreren Jahren unter den Folgen der Seidenraupenkrankheit; obwohl die chinesische Seidenraupe sich widerstandsfähiger erweist als die europäische, wäre es hoch an der Zeit, Maßregeln gegen das Umsichgreifen der Krankheit zu treffen, wie dies in Japan mit dem besten Erfolge geschehen ist. Statt aber dies zu thun und zugleich dem von Japan gegebenen Beispiele zu folgen, von Regierungswegen auf die nöthige Belehrung der seidengewinnenden Bevölkerung in jeder Beziehung einzuwirken, sieht man in China ruhig zu, wie das japanische Product Jahr für Jahr auf dem Seidenmarkte bessere Erfolge erzielt und die Preise der chinesischen Ware weit hinter sich lässt, trotzdem dass das chinesische Rohmaterial die besseren natürlichen Eigenschaften besitzen soll.

Mehrere **Seidenspinnereien** sind in Shanghai thätig und betheiligen sich an dem Exporte mit jährlich circa 150 000 Ballen. Die Erzeugnisse

Digitized by Google

dieser Fabriken sollen übrigens sehr gegen jene der gleichartigen Fabriken Japans zurückstehen.[1])

Den größten Fortschritt weist die Ausfuhr in Seiden-Stückgütern auf. Sie ist im Decennium 1881—1891 von 3500 auf 10 600 *piculs* gestiegen. Diese Ware geht zum größten Theil nach Frankreich.

2. Thee.

Die Mengen und Werte der Theeausfuhr Shanghais waren:

Im Jahre 1888...	938 387	*piculs*	im Werte von	10 603 607	*Haikwan Taels*
„ „ 1889...	841 440	„	„ „ „	10 740 559	„
„ „ 1890...	717 241	„	„ „ „	10 354 230	„
„ „ 1891...	784 415	„	„ „ „	11 294 929	„

Die Abfälle, welche unter den Titeln „*dust*“ und „*leaf*“ in den statistischen Tabellen figuriren, repräsentiren von den obigen Werten nur die relativ geringen Summen von 14 000—27 000 und 2000—23 000 *Haikwan Taels*. Die größten Werte kommen dem schwarzen und grünen Thee, dann dem Ziegelthee *(brick)* zu, und zwar:

a) Schwarzer Thee:

Im Jahre 1888...	380 900	*piculs*	im Werte von	4 584 535	*Haikwan Taels*
„ „ 1889...	366 756	„	„ „ „	5 507 178	„
„ „ 1890...	283 820	„	„ „ „	5 394 071	„
„ „ 1891...	283 177	„	„ „ „	6 280 317	„

b) Grüner Thee:

Im Jahre 1888...	208 752	*piculs*	im Werte von	4 095 621	*Haikwan Taels*
„ „ 1889...	188 579	„	„ „ „	3 771 574	„
„ „ 1890...	196 474	„	„ „ „	3 648 344	„
„ „ 1891...	205 914	„	„ „ „	3 529 058	„

c) Ziegelthee:

Im Jahre 1888...	345 140	*piculs*	im Werte von	1 898 274	*Haikwan Taels*
„ „ 1889...	260 426	„	„ „ „	1 432 341	„
„ „ 1890...	231 215	„	„ „ „	1 271 682	„
„ „ 1891...	289 689	„	„ „ „	1 448 448	„

Der chinesische Theehandel, und mit ihm die Theeausfuhr von Shanghai, steht immer mehr und mehr unter dem ungünstigen Zeichen der wachsenden Beliebtheit, deren sich der ostindische und Ceylon-Thee in immer weiteren Kreisen erfreut. Nur die besten und wertvollsten chinesischen Sorten haben noch einen sicheren Markt, auf welchem sie befriedigend hohe Preise erzielen, und dieser Markt ist der russische. Die gewöhnlichen Sorten erzielen auf dem Haupttheemarkte, London, so schlechte Preise, dass für die Exporteure des chinesischen Productes ansehnliche Verluste beinahe schon zur Regel geworden sind. Auch hat sich der Bedarf an chinesischem Thee auf dem eng-

[1]) *Notwithstanding the use of foreign reeling machinery, the production of these filatures, either trough carelesseness or for want of efficient foreign supervision, is not free from fault, and compares, I am informed, very unfavourably with the silk sent out from the filatures in Japan.*“ (Englischer Consularbericht pro 1891.)

Digitized by Google

lischen Markte gegen frühere Zeiten sehr verringert; während im Jahre 1880/81 nicht weniger als 74 500 000 Pfund chinesischen Thees von Shanghai nach London giengen, betrug die analoge Menge im Jahre 1891/92 nur mehr 26 750 000 Pfund. Ein Londoner Theehändler vergleicht in einem Schreiben an den englischen Consul zu Shanghai den Geschmack des an Ceylon-Thee gewöhnten Theetrinkers mit dem Geschmacke des Schnapstrinkers, welcher die Feinheiten eines Rheinweines oder Burgunders nicht mehr zu würdigen vermag; er hält aber für die Zukunft eine Reaction zu Gunsten des chinesischen Thees nicht für unmöglich. Hingegen fehlt es nicht an Stimmen, welche der Besorgnis Ausdruck geben, dass der Geschmack an den starken ostindischen Theesorten auch in Russland sich einbürgern werde, was dem chinesischen Theehandel geradezu den Todesstoß versetzen müsste.

Im Kampfe mit der ostindischen Concurrenz hat man in China bisher nur versucht, auf Verbesserungen in der Cultur des heimischen Thees einzuwirken, und sogar die staatlichen Behörden haben sich der Frage bemächtigt[1]) — was in China sehr viel sagen will; aber zu der einzigen Maßregel, welche dem chinesischen Theehandel im jetzigen Stadium einigermaßen aufzuhelfen vermöchte — zur Herabsetzung der viel zu hohen Abgaben, denen der Thee unterworfen ist — hat man sich bisher in keiner Weise verstehen wollen.

Diese Abgaben, Ausfuhrzoll und „*lekin*“ zusammen, betragen gegen 5 *Taels* für das *picul*; der mittlere Preis des *piculs* ist in Shanghai 13 bis 14 *Taels*, so dass sich die Besteuerung auf etwa 36% stellt. Bei den ordinärsten Sorten erreicht dieses Verhältnis oft bis zu 50% des Wertes. Es ist klar, welch immensen Vortheil im Handelsverkehr schon hiedurch allein die ostindischen und Ceylon-Sorten genießen, die bei der Ausfuhr von gar keiner Steuer getroffen werden.

3. Baumwolle (Rohproduct).

Im Jahre 1888....	471 874	*piculs*	im Werte von	5 190 624	*Haikwan Taels*
„ „ 1889....	788 983	„	„ „	7 889 838	„
„ „ 1890....	586 872	„	„ „	5 868 719	„
„ „ 1891 ...	624 923	„	„ „	6 749 162	„

Die chinesische Baumwolle findet guten Absatz in Japan, wo zahlreiche Spinnereien und Webereien im Laufe der letzten Jahre errichtet worden sind. Man setzt auf den Baumwollbau große Hoffnungen und sieht vielfach in der Baumwolle einen kräftigen Ersatz für den immer geringeren Ertrag der Theecultur. Nachdem es mit der Errichtung zahlreicherer Spinnereien und Webereien in Shanghai selbst noch immer seine guten Wege hat, ist vorläufig noch weiter auf bedeutenden Export roher Baumwolle zu rechnen. (Vergleiche pag. 131, Anmerkung.)

4. Strohgeflechte.

Im Jahre 1888.....	78 778	*piculs*	im Werte von	1 969 450	*Haikwan Taels*
„ „ 1889.....	88 485	„	„ „	2 035 152	„
„ „ 1890.....	78 450	„	„ „	1 961 247	„
„ „ 1891.....	78 348	„	„ „	1 605 729	„

[1]) Vergl.: „*Schiffsstation in Ostasien*“, pag. 494—498 und auch pag. 463—464.

5. Reis.

Im Jahre 1888..	4 377 646	*piculs*	im Werte	von	6 128 705	*Haikwan Taels*
„ „ 1889..	4 431 186	„	„	„	6 203 660	„
„ „ 1890..	3 941 684	„	„	„	5 134 189	„
„ „ 1891..	5 827 819	„	„	„	10 490 077	„

6. Zucker (braun).

Im Jahre 1888....	706 512	*piculs*	im Werte	von	1 554 327	*Haikwan Taels*
„ „ 1889....	674 927	„	„	„	1 490 234	„
„ „ 1890....	784 102	„	„	„	1 803 473	„
„ „ 1891....	573 659	„	„	„	1 548 884	„

Zucker (weiß).

Im Jahre 1888....	558 072	*piculs*	im Werte	von	1 953 251	*Haikwan Taels*
„ „ 1889....	517 029	„	„	„	1 938 860	„
„ „ 1890....	694 859	„	„	„	2 605 723	„
„ „ 1891....	545 924	„	„	„	2 274 618	„

Außerdem erscheinen in den Jahren 1888 und 1889 noch Quantitäten von Candy-Zucker in den Werten von 55 613 und 44 914 *Haikwan Taels* ausgewiesen. In den Statistiken pro 1890 und 1891 fehlt diese Rubrik und dürfte in die nicht speciell ausgewiesenen *Varia* einbezogen sein.

7. Papier.

Im Jahre 1888....	143 941	*piculs*	im Werte	von	1 888 451	*Haikwan Taels*
„ „ 1889....	125 610	„	„	„	1 692 634	„
„ „ 1890....	170 344	„	„	„	2 172 700	„
„ „ 1891 ...	131 304	„	„	„	1 425 061	„

8. Tabak.

Im Jahre 1888.....	77 900	*piculs*	im Werte	von	1 277 332	*Haikwan Taels*
„ „ 1889.....	77 281	„	„	„	1 359 636	„
„ „ 1890.....	94 111	„	„	„	1 384 673	„
„ „ 1891.....	60 193	„	„	„	830 050	„

9. Medicinalwaren.

Im Jahre 1888............		für	den Wert	von	1 405 221	*Haikwan Taels*
„ „ 1889............		„	„	„	1 235 882	„
„ „ 1890............		„	„	„	1 501 755	„
„ „ 1891....	173 055	*piculs*	im Werte	von	1 277 013	„

10. Weizen.

Im Jahre 1888..	1 022 776	*piculs*	im Werte	von	1 227 332	*Haikwan Taels*
„ „ 1889..	1 103 981	„	„	„	1 324 776	„
„ „ 1890..	531 736	„	„	„	638 082	„
„ „ 1891..	1 012 950	„	„	„	1 468 777	„

11. Hülsenfrüchte (Bohnen und Erbsen).

Im Jahre 1888.....	388 316	*piculs*	im Werte	von	504 808	*Haikwan Taels*
„ „ 1889.....	537 568	„	„	„	896 350	„
„ „ 1890.....	342 700	„	„	„	514 048	„
„ „ 1891.....	409 929	„	„	„	571 930	„

Dazu noch Bohnenkuchen im jährlichen Werte von circa 300 000 „

Digitized by Google

12. Bekleidungswaren.

Im Jahre 1888.....	28 927	*piculs* im Werte von	1 157 073	*Haikwan Taels*
„ „ 1889	30 095	„ „ „ „	1 203 810	„
„ „ 1890.....	26 936	„ „ „ „	1 077 437	„
„ „ 1891.....	29 680	„ „ „ „	1 187 197	„

13. Schafwolle.

Im Jahre 1888.....	52 463	*piculs* im Werte von	393 473	*Haikwan Taels*
„ „ 1889.....	73 906	„ „ „ „	591 247	„
„ „ 1890.....	82 005	„ „ „ „	656 042	„
„ „ 1891.....	108 396	„ „ „ „	857 099	„

Dazu Kameelhaare im jährlichen Durchschnittswerte von 200 000 „

14. Hanf.

Im Jahre 1888.....	90 091	*piculs* im Werte von	630 640	*Haikwan Taels*
„ „ 1889.....	91 028	„ „ „ „	637 194	„
„ „ 1890.....	102 224	„ „ „ „	715 566	„
„ „ 1891.....	97 801	„ „ „ „	665 702	„

15. Häute.

Im Jahre 1888......	79 180	*piculs* im Werte von	876 948	*Haikwan Taels*
„ „ 1889......	56 124	„ „ „ „	676 891	„
„ „ 1890......	59 429	„ „ „ „	720 705	„
„ „ 1891......	60 897	„ „ „ „	621 026	„

16. Porzellan.

Im Jahre 1888......	24 704	*piculs* im Werte von	386 754	*Haikwan Taels*
„ „ 1889......	24 993	„ „ „ „	391 740	„
„ „ 1890......	26 724	„ „ „ „	444 143	„
„ „ 1891......	27 049	„ „ „ „	439 993	„

Ansehnliche Summen, obwohl eine halbe Million *Haikwan Taels* im jährlichen Ausfuhrewerte nicht erreichend, repräsentiren auch die Ausfuhren von Fellen, Wachs, Vermicellen, Gallnüssen, getrockneten Lilienblüten, getrockneten und gesalzenen Fischen u. a. m. Ein billiger Artikel, in welchem eine massenhafte jährliche Ausfuhr aus Shanghai stattfindet, sind Strohhüte und Fächer. Es wurden exportirt:

Im Jahre 1888... 14 Millionen Hüte und $32^1/_2$ Millionen Fächer
„ „ 1889... 63 „ „ „ $31^1/_2$ „ „

Von den Fächern ist etwa der sechste Theil aus Papier erzeugt; die übrigen sind getrocknete Palmblätter.

Von Interesse ist es, in großen Zügen die Richtung zu verfolgen, welche die Ausfuhren Shanghais nehmen. Wir geben zu diesem Zwecke hier die von Consul Hannen zusammengestellten Vergleichsdaten der Jahre 1881 und 1891 wieder, aus welchen vor allem zu entnehmen ist, dass der europäische Continent jetzt mehr an der directen Ausfuhr Shanghais participirt, während der Antheil Englands sich herabmindert, und ferner, dass die Ausfuhr nach dem Nachbarlande Japan im Steigen ist.

Digitized by Google

Von den Ausfuhrwerten Shanghais entfielen auf:

	Im Jahre 1881		Im Jahre 1891	
England	12 670 300	*H. T.*	9 169 021	*H. T.*
Indien	484 171	„	1 560 111	„
Singapore	562 559	„	313 636	„
Australien	30 185	„	28 865	„
Europäischer Continent	9 782 446	„	14 746 572	„
Vereinigte Staaten von Nordamerika	7 507 574	„	6 285 463	„
Britisch-Amerika	17 271	„	471 832	„
Russische Mandschurei	315 027	„	825 084	„
Japan	1 127 017	„	4 606 276	„
Andere Länder	948 011	„	2 002 407	„

Der Aufenthalt S. M. Schiffes Zrinyi im Flusshafen von Shanghai währte vom 28. Juli bis zum 4. August. Während dieser Zeit hatten der Commandant und Stab des Schiffes sich der zuvorkommendsten, gastfreundlichsten und sympathischesten Aufnahme zu erfreuen. Nicht allein der k. und k. Consul Haas, Vorstand des k. und k. Generalconsulates zu Shanghai, war in seiner bekannt liebenswürdigen und zuvorkommenden Weise mit allem Erfolg bestrebt, der Zrinyi ihren Aufenthalt so nutzbar und zugleich so angenehm als möglich zu machen; auch viele angesehene Mitglieder der Fremdencolonie von Shanghai und ebenso der *Tao-Tai* und bedeutendere chinesische Kaufleute, mit denen man bekannt wurde, wetteiferten miteinander an Liebenswürdigkeiten aller Art. Einladung folgte auf Einladung, und es war kaum möglich, ihnen allen Folge zu geben und sie durch an Bord des Schiffes veranstaltete Diners, *lunches* und kleine Nachmittagsfestlichkeiten nach Gebür zu erwidern. Man nahm allseitig den Eindruck in sich auf, dass die österreichisch-ungarische Monarchie in Shanghai alle Sympathien genießt, und dass der dortige Consularfunctionär es meisterlich versteht, nicht allein die materiellen Interessen der Monarchie hier zu vertreten, sondern auch seinem Vaterlande und dessen Angehörigen die wohlwollendste Zuvorkommenheit aller Kreise zu erwerben und dauernd zu sichern. Sowohl der Shanghai-Club als der deutsche Club „Concordia" hatten sogleich nach der Ankunft der Corvette Commandanten und Stab zu Gästen der Clubs für die Dauer des Aufenthaltes des Schiffes gemacht.

Fregattenkapitän Khittel wollte es nicht unterlassen, dem chinesischen. in Shanghai residirenden Provinzgouverneur, dem *Tao-Tai*, eine officielle Aufwartung zu machen; er wandte sich zur Vermittlung dieser Aufwartung an den k. und k. Consul Haas.

Von Seite des *Tao-Tai* erhielt der k. und k. Consul hierauf sofort die Mittheilung, dass er den ihm zugedachten Besuch mit Freuden entgegennehmen werde.

Der feierliche Besuch fand demnach am 30. Juli statt. Fregattenkapitän Khittel, begleitet vom k. und k. Consul Haas, dem Linienschiffslieutenant Morelli und Linienschiffsfähnrichen Hansa und Lengnik, fuhr in großer Dienstuniform bis an die Grenze der Chinesenstadt, wo Tragsessel bestiegen wurden. In diesen Sänften wurde der Weg durch die engen, gewundenen, von neugierigen Gaffern gefüllten Straßen bis zu der Residenz des Gouverneurs zurückgelegt. Als man die Umfassungsmauer des Gouvernementspalastes erreicht hatte, wurden drei Kanonenschüsse als Salut gelöst und eine schmetternde Fanfarenmusik ertönte. Wachen in rothen Uniformblousen bildeten Spalier bis

zu dem inneren Eingange des Palais. Hier trat der *Tao-Tai* mit großem Gefolge den Besuchenden entgegen. Der *Tao-Tai*, ein noch junger Mann von einnehmendem Wesen und eleganten Manieren, begrüßte die Herren mit dem landesüblichen *Tschin-Tschin*, in lebhaftester Weise seiner freudigen Befriedigung über den ihn ehrenden Besuch Ausdruck gebend; er geleitete dann die Ankömmlinge in seinen prunkvollen Empfangssaal, wo dem Schiffscommandanten, nach chinesischer Sitte, der Ehrenplatz an der linken Seite des Gouverneurs und Hausherrn angeboten wurde. Es folgte nun unter Vermittlung eines englisch-chinesischen Dolmetsches der Austausch der üblichen Höflichkeiten, Freundschafts- und Sympathieversicherungen. Hierauf wurde der Commandant und seine Begleiter eingeladen, sich in einen Nebensaal zu begeben, wo ein Dejeuner servirt wurde. Hier konnte nun der europäischen Sitte Rechnung getragen werden, da der eigentliche officielle Theil des Empfanges vorüber war, und es wurde der Commandant an der rechten Seite des Hausherrn placirt. Auch das Dejeuner wurde in europäischer Weise servirt; es bestand aus chinesischen Früchten und Süssigkeiten, wozu Thee, Sherry und Champagner credenzt wurde.

In seinen Gesprächen gab der *Tao-Tai* zu wiederholtenmalen seiner Freude Ausdruck, den Befehlshaber des k. und k. Kriegsschiffes persönlich kennen gelernt zu haben und interessirte sich sehr für die bevorstehende Reise der Zrinyi in den Yang-tse-kiang und nach Korea; er erbot sich, den Vicekönig von Nangking und jenen von Pechili von dieser beabsichtigten Reise entsprechend zu verständigen und bat den Commandanten der Zrinyi, den Vicekönig von Nangking gewiss zu besuchen.

Fregattenkapitän Khittel seinerseits benützte diese Gelegenheit, um dem *Tao-Tai* zu versichern, dass er sehr gerne beim Einlaufen in den Wusung die chinesische Flagge mit dem Territorialsalute begrüßt hätte, dass aber die frühe Morgenstunde, zu welcher das Schiff die Wusungbarre passirte, ihm dies unthunlich gemacht habe; er werde aber diesen Salut — auf welchen die Chinesen, sowie auf alles Ceremoniell, hohen Wert legen — nachtragen, sobald er beim Verlassen von Shanghai wieder die Forts an der Barre passiren würde, vorausgesetzt, dass er auf die gebürende Erwiderung des Saluts mit Bestimmtheit rechnen könne. Der *Tao-Tai* war über diese Zusage sichtlich erfreut nnd versprach, sogleich dem die Forts befehligenden Militärmandarin die nöthigen Weisungen zukommen lassen zu wollen.

Unter erneuerten Kundgebungen gegenseitiger Sympathie und unter Beobachtung desselben Ceremoniells wie bei der Ankunft verließen der Commandant und seine Begleiter den Palast des Gouverneurs.

Schon am zweitfolgenden Tage kündigte der *Tao-Tai* dem k. und k. Consul seine Absicht an, den erhaltenen Besuch an Bord der Zrinyi zu erwidern. Das Schreiben des *Tao-Tai* an den k. und k. Consul, mit welchem diese Absicht angekündigt wurde und in welchem man es trotz der Kürze der Zeit, welche seit dem Empfange verstrichen war, doch noch für nothwendig fand, „den Verzug zu entschuldigen", theilen wir im nachstehenden als eine Probe des ceremoniösen chinesischen Amtsstiles mit.

„Tao-Tai Nieh,

habe die Ehre hiemit zu eröffnen:

Ich hatte das überaus große Vergnügen, in meinem Amte den Besuch des hohen Mandarinen und Befehlshabers Seiner Excellenz Ki zu empfangen,

Digitized by Google

bei welcher Gelegenheit derselbe durch seine instructive und überaus wohlwollende Conversation mein Herz tief erfreute, wofür ich nur innigst dankbar sein kann.

Ich beabsichtige am 17. Tage dieses Monats — 2. August — um 2 Uhr nachmittags an Bord des Kriegsschiffes Ihrer geschätzten Monarchie vorzusprechen, um für die mir erwiesene Ehre persönlich meinen Dank auszusprechen.

Ich ersuche Euer Hochwohlgeboren Seiner Excellenz Ki hievon Mittheilung zu machen und mir bekannt geben zu wollen, ob der angegebene Zeitpunkt genehm sei. Bei dieser Gelegenheit hoffe ich auch, mit dem Stabe des Schiffes bekannt zu werden, dessen würdige Repräsentation ich bei mir zu sehen die Ehre hatte.

Der kalendermäßige Geschäftsabschluss ist die Ursache des Verzuges.

Ich wünsche allseits die Segnungen des Himmels.

6. Monat, 15. Tag (31. Juli)."

Für den Empfang des *Tao-Tai* hatte der Schiffscommandant mit dem k. und k. Consul ein Ceremoniell verabredet und festgestellt, welches sich möglichst jenem anschließen sollte, das am Lande bei dem Empfange des Commandanten und seiner Begleiter beobachtet worden war. Diesen Feststellungen entsprechend wurden, als am 2. August der angesagte Besuch stattfand, zunächst nach Anlegen des Galabootes der chinesischen Excellenz drei Kanonensalutschüsse abgegeben. Auf dem Vortopp wurde die chinesische Flagge gehisst und ein Detachement der Schiffsmannschaft paradirte unter Waffen zum Empfange auf Deck. Als der *Tao-Tai* das Deck betrat, wurden die Gewehre präsentirt und der Generalmarsch geblasen. Der Mandarin hatte das große Galakleid angelegt; nach der ceremoniösen Begrüßung erfolgte die Einladung, in der Kajüte des Commandanten einige Erfrischungen anzunehmen. Dem *Tao-Tai* sowohl als seinem Gefolge schien es in den Schiffsräumen unter der kühlenden *Punkah* sehr zu behagen; dem in Eis gekühlten Maraschino und den österreichischen Chocoladebonbons wurde ganz eifrig zugesprochen und erst nach längerer Zeit verließen die Besucher das Schiff, wobei wieder dieselben Ehrenbezeugungen geleistet wurden, wie bei dem Ankommen an Bord. —

Für den Commandanten der Zrinyi war es nach seinem Eintreffen in Shanghai eine der wichtigsten Aufgaben gewesen, sogleich jene Informationen von fachmännischer Seite einzuziehen, nach welchen er sich für den Zeitpunkt der beabsichtigten Yang-tse-kiang-Reise entscheiden musste; unsere Leser erinnern sich, dass dem Schiffscommandanten hiefür in seinen Instructionen ein gewisser Spielraum gelassen war. Consul Haas verschaffte dem Commandanten die Gelegenheit, über die Frage, ob es räthlicher sei, den Yang-tse-kiang sogleich, im August, oder erst im September zu befahren, mit mehreren Kapitänen und Lotsen eingehende Besprechungen zu pflegen. Die erhaltenen Informationen lassen sich dahin zusammenfassen, dass die Wasserstandsverhältnisse im Monate August zwar die günstigsten sind, hingegen die Hitze zu dieser Zeit eine ganz besonders unerträgliche Höhe erreiche. Im September sei der Wasserstand zwar in der Regel auch noch hoch genug, die Temperatur eine bessere, doch sei in diesem Monate ein plötzliches Sinken des Wasserstandes nicht ausgeschlossen, wodurch eintretenden Falles ernste Verlegenheiten zu befürchten wären. Kapitän Freudenthal — *alias* Brun — welcher auf Grund der verlässlichsten Empfehlungen als Streckenlotse für die

Digitized by Google

Yang-tse-kiang-Fahrt engagirt worden war, sprach sich in entschiedener Weise für die Vornahme der Fahrt noch im Monate August aus. Diese rückhaltlos ausgesprochene Ansicht eines sehr erfahrenen Yang-tse-Schiffers gab den Ausschlag; dazu kam auch noch die Erwägung, dass, wenn man zuerst noch Chefoo, Port Arthur und Chemulpo besuchen wollte, auf diesen Fahrten durch irgend ein unvorhergesehenes Hindernis Zeitverluste erleiden würde und vielleicht im September ungünstige Wasserstände im Strome eintreten sollten, die Fahrt in demselben auch möglicherweise gänzlich unterbleiben müsste. Man sah sich dadurch umsomehr zu dem Entschlusse bewogen, die Fahrt in den Yang-tse-kiang noch im Monate August zu machen und den Aufenthalt in Shanghai möglichst abzukürzen.

Die nöthigen Provisionen wurden auf drei Monate ergänzt, 80 *t* englischer Cardiffkohle bei der Firma Hopkins Dunn & Co. bezogen, 3000 £ in Dollars bei der *Honkong & Shanghai Banking Corporation* behoben und somit war das Schiff am 3. August 1890 seeklar, um die erste Yang-tse-kiang-Reise bis Hankow anzutreten, welche bishin von keinem Schiffe der k. und k. Flotte gemacht worden war.



Digitized by Google

Die Reise

auf dem

Yang-tse-kiang und im Gelben Meere.



Digitized by Google

9. Allgemeines über den Yang-tse-kiang.

Die Fahrt im Yang-tse-kiang, von seiner Mündung bis nach Hankow und zurück, erscheint uns als der bemerkenswerteste Theil der Campagne S. M. Schiffes Zrinyi. Wir halten uns deshalb für berechtigt, der Beschreibung dieser Fahrt und der auf derselben berührten Vertragshäfen des Riesenstromes eine allgemeine Übersicht des Gesammtlaufes des Yang-tse-kiang und der an seinen Ufern gelegenen wichtigeren Städte, sowie der Schiffahrt auf dem Flusse, des Lotsenwesens, der Befestigungen, Betonnung u. s. w. vorausgehen zu lassen. Wir stützen uns hiebei auf Theile eines sehr verdienstlichen Elaborates, das vom k. und k. Linienschiffs-Lieutenant v. Friedenfels an Bord S. M. Schiffes Zrinyi verfasst worden ist.

Diese allgemeine Übersicht wird uns auch die Gelegenheit bieten, dem eben erwähnten Elaborate folgend, einige Daten über die obere schiffbare Partie des Yang-tse-kiang zu geben, welche Partie, stromanfwärts von Hankow gelegen, der gegen 5 *m* tauchenden Zrinyi verschlossen bleiben musste. —

Der Yang-tse-kiang entspringt, sowie dessen Zwillingsstrom, der Hoangho, auf dem zum größten Theile noch unerforschten Hochplateau von Tibet (Küen-lün-Gebirge).

Außer den eben genannten haben noch fünf andere Riesenströme ihre Quellen in demselben Hochlande, und zwar der Indus, der Brahmaputra, der Irrawadi, der Salween, sowie der Mekhong (Cambodja).

Der Hoangho sowie der Yang-tse-kiang, deren Quellen sehr nahe aneinander liegen, zeigen in ihrem Laufe eine gewisse Symmetrie. Im Mittellaufe entfernen sich beide Ströme beträchtlich voneinander, indem der nördliche weit nach Norden, der südliche weit nach Süden ausbiegt; in der Nähe der Mündung aber kommen sich die beiden Ströme wieder so nahe, dass ihre unteren Läufe schon seit undenklichen Zeiten durch ein Netz natürlicher sowie künstlicher Canäle in Verbindung gebracht worden sind.

In Bezug auf Längenausdehnung ist der Yang-tse-kiang der größte Strom des alten Continentes, der drittgrößte Strom der Erde überhaupt, da er in dieser Beziehung nur vom Amazonenstrome sowie vom Mississippi übertroffen wird.

Digitized by Google

Von der Quelle bis zur Mündung besitzt der Yang-tse-kiang einen directen Abstand (Luftlinie) von 2910 *km*, die Länge seines Laufes beträgt 5340[1] *km* = 2883 Seemeilen, das ist achtmal soviel als jene des Rheins.

Wohl kein Strom der alten noch der neuen Welt hat eine solche Mannigfaltigkeit der Namen aufzuweisen, wie der Yang-tse-kiang. Schott und Richthofen übersetzen seinen Namen mit „Sohn der Provinz Jang", andere mit „Sohn des Weltmeeres". Die Jesuiten legten ihm im 17. und 18. Jahrhundert den Namen „Blauer Fluss" bei; dieser Name ist jedoch in keiner Gegend Chinas gebräuchlich. In Tibet wird er „Murui-Ussu" (Gewundenes Gewässer), von Sutschau an auch Kin-scha-kiang (Goldener Sandstrom), im mittleren Laufe „Ta-kiang" (Großer Strom), und eigentlich nur von Hankow abwärts bis zur Mündung allgemein „Yang-tse-kiang" genannt.

Die Chinesen erkennen übrigens den Goldsandstrom (Kin-scha-kiang), wiewohl derselbe an seiner Vereinigungsstelle mit dem im Min-Shan entspringenden Jalu-kiang (Ta-tschung) bedeutend länger und mächtiger ist als der letztgenannte, nur als Nebenfluss an und bezeichnen den Jalu-kiang oder Min-Fluss als Oberlauf des Yang-tse-kiang.

Es würde nach dieser chinesischen Annahme hier dasselbe Verhältnis wie beim Mississippi stattfinden, dessen Nebenfluss Missouri ebenfalls bedeutend länger und mächtiger ist als der Oberlauf des Hauptstromes bis zur Vereinigungsstelle. Die chinesischen Geographen berufen sich für ihre Auffassung auf einen diesbezüglichen Ausspruch des Confucius, welcher das Min-Shan-Gebirge als Quelle des Yang-tse-kiang bezeichnet.

Die chinesische Literatur besaß schon von altersher zahlreiche topographische Werke; in einem derselben, dem „Bucho der Hügel und Flüsse", steht: „Der Yang-tse-kiang entspringt an zwei Ausläufern des Min-Gebirges, an der Nordseite des letzteren, fließt sodann entlang der Nordgrenze von Szechuen, durch 150 Meilen südwärts, bis derselbe die Chĕng-tu-Ebene erreicht, welche wegen ihrer wunderbaren Fruchtbarkeit der „Garten von China" genannt wird."

Nach chinesischer Annahme fließt somit der Yang-tse-kiang durch keinen Theil von Tibet, sondern ist in seinem ganzen Oberlaufe ein Fluss der Provinz Szechuen, bis er dieselbe bei den *Gorges* (Katarakten) verlässt.

Die europäischen Geographen hingegen nehmen den Kin-scha-kiang oder „Goldenen Sandstrom" als Oberlauf des Yang-tse-kiang an. Derselbe entspringt unter dem Namen Murui-Ussu in Tibet, westlich von Küen-lün. An der Stelle, woselbst er den Quellen des Hoangho am nächsten ist, besitzt der Murui-Ussu bereits eine Länge von 750 *km*. Von hier an flieht er in weit nach Süden gerichtetem Bogen seinen Zwillingsstrom und nähert sich dem Brahmaputra bis auf 375 *km*. An dieser Stelle, wo ihn die Parallelthäler des Irawaddy-, des Salween- und des Mekhong-Flusses begleiten, führt er den Namen Kin-scha-kiang (Goldsandstrom). Im Norden der Provinz Yünnan durchbricht er sodann die Gebirgsmassen des Jün-ling in unzugänglichen Querthälern und wendet sich dann nach Nordosten. Auf diesem Wege strömt ihm von Norden her der stattliche Yalong-kiang zu, der aber ebensowenig wie der Yang-tse-

[1]) Die Angaben über die Stromlänge des Yang-tse-kiang sind — begreiflicherweise — schwankende. Prof. Dr. W. Sievers gibt in seinem neuen Werke über Asien die Länge des Yang-tse-kiang mit 5080 *km* an und bemerkt, dass diese Zahl die Länge des Jenisei um 330 *km*, jene des Amur um 380 *km* übertrifft.

Digitized by Google

kiang selbst in diesem wilden Gebirgslande schiffbar ist. Erst bei Sutschau, nach Anfnahme des aus der fruchtbaren Ebene von Tsching-tu-fu kommenden Min-kiang, jenes Flnsses, welcher, wie oben bemerkt, von den Chinesen als der Oberlanf des Yang-tse-kiang angesehen wird, beginnt die eigentliche Schiffbarkeit.

Der Min-Shan-Flnss nnd der Yang-tse-kiang fließen bis zu ihrer Vereinigungsstelle in einer Länge von zusammen nahezu 1000 Meilen durch das Vicekönigreich des Generalgouverneurs von Szechnen. Daher nennen die Chinesen den Yang-tse-kiang mitunter auch Szechnen-Fluss.

Im weiteren Lanfe sich nach Nordost wendend, gelangt der Yang-tse-kiang nach Chung-king, woselbst er den Pao-Fluss, anf welchem die Producte von Nord-Szechuen verführt werden, aufnimmt. Durch ihre Lage an der Vereinigungsstelle zweier bedeutender schiffbarer Ströme erhielt die Präfecturialstadt Chnngking bereits seit altersher ihre Bedeutung als größter Handelsplatz der Provinz Szechuen. Da dieselbe Stadt in der nächsten Zeit znm Tractathafen erklärt werden dürfte, kann man sie als die äußerste westliche Grenzo dos unmittelbaren fremden Handols im chinesischen Reiche betrachten.

Unterhalb Chnng-king beginnon die *Gorges* (Katarakte), welche von den chinesischen Dichtern ob ihrer landschaftlichen Schönheiten viel besnngen wurden; von hier an wird der Mittellauf des bereits mächtigen Stromes gerechnet, welcher in einer Länge von 500 Meilen dnrch die Provinz Hnpeh bis Hankow reicht.

Im weiteren, nun zuerst gegen Südost gerichteten Laufe bespült der Strom die Mauern der Stadt Wuchang-Fn, später, in nordöstlicher Richtnng laufend, Nang-king, beides ehemals Hauptstädte von Königreichen.

Die Regengüsse des Bereiches der (südlichen) Provinz Honan werden durch eine Reihe strahlenförmig im Tung-ting-See zusammenströmender Flüsse, unter denen der von Südwest kommende Jüen-kiang und der Sin-kiang die wichtigsten sind, sodann durch den Abfluss des genannten Sees in den Yang-tse-kiang geleitet nnd lassen den Strom rasch anwachsen.

Bei Hankow mündet außerdem der stromaufwärts weithin schiffbare Han-Flnss.

Von Hankow an beginnt der Unterlauf des Yang-tse-kiang. Die an so mächtigen Zuflüssen reicho Strecke des Stromes, welche dessen Unterlauf einleitet, ist es anch, wo die größten Hochwässer vorkommen nnd alljährlich enormen Schaden anrichten. Das Steigen und Fallen des Wasserspiegels zn Hankow bringt oft Niveauunterschiede bis zu 50 Fuß znstande.

Die verheerendsten Überschwemmnngen kommen vor, wenn starke Regengüsse in der Provinz Hupeh anfgetreten sind, deren Wässer durch den Hanfluss abströmen, und wenn gleichzeitig starke Niederschläge in den Provinzen Szechuen und Tibet vom Yang-tse-kiang abgeleitet werden. — Das breite flache Becken des Tung-ting-Sees bildet das natürliche Reservoir für die in diesem Falle zusammenströmenden großen Wassermassen.

Die Stadt Hankow, im Herzen des eigentlichen chinesischen Reiches gelegen,[1]) bietet im Verein mit den Nachbarstädten Hanyang und Wutschang

---

[1]) Auch Prof. Sievers bezeichnet die Gegend von Hankow als den Mittelpunkt des eigentlichen China. „Die Ebene von Hukuang ist durch Senkung entstanden, von Alluvium bedeckt, und reicht vom Tung-ting-See im Süden bis zum Südabhange der Tapashan-Ausläufer im Norden. Obgleich ihr die Überschwemmungen des Yang-tse-

Digitized by Google

ein stattliches Bild reger Handelsthätigkeit dar. Tausende von Dschunken und auch zahlreiche fremde Seeschiffe kommen bis hieher. Kaufleute von acht Provinzen bringen am Yang-tse-kiang, sowie am Han-Flusse ihre Waren nach Hankow — der jährliche Handelsumsatz beträgt über 9—10 Millionen Pfund Sterling.

Von Hankow nach abwärts richtet sich der Lauf des Stromes zuerst südöstlich gegen Kiukiang. Hier tritt er aus der Provinz Hupeh in die Provinz Kiangsi über, die Regengüsse der letzteren durch den Poyang-See, sowie den in denselben einmündenden Kan-kiang (Heng-siang) aufnehmend. Der Poyang-See verursacht in regenreichen Jahren eine ähnliche Überschwemmung wie die Seen bei Hankow.

Bei Kiukiang verleihen die schönen Formen des Lushan-Gebirges, sowie die historischen Erinnerungen, welche sich an dasselbe knüpfen, der Gegend großen Reiz. Kiukiang steht im Rufe, die heißeste der von Europäern im chinesischen Reiche bewohnten Städte zu sein. Weiter stromabwärts folgt Wuhu, welcher Ort das Centrum des großartigen Reishandels der Provinz Anhui bildet. Bei Aushing und Wuhu wendet sich der Strom nach Nordost; die Atmosphäre wird durch den Einfluss der Seewinde hier schon einigermaßen abgekühlt. Der Strom tritt in die Provinz Kiangsu ein und erreicht die Stadt Nanking, die ehemalige Residenz mehrerer Kaiserdynastien.[1])

Im Weiterlaufe gelangt der Strom nach Chinkiang, woselbst der große (Kaiser-)Canal denselben durchsetzt. Der letztere führt von Peking bis Hwangchow, nahe bei Ningpo, und wurde hauptsächlich zum Zwecke der Verfrachtung von Getreide aus dem Süden nach der Hauptstadt angelegt.

Unterhalb Chinkiang macht sich bereits der volle Einfluss der Gezeiten fühlbar; der Strom wird mehrere Meilen breit, zahlreiche größere und kleinere Inseln sowie Sandbänke liegen im Flussbette. Dieselben sind fortwährenden Änderungen unterworfen, neue Inseln und Bänke werden gebildet, alte verkleinert oder abgeschwemmt. Die große Insel Tsung-ning beispielsweise bestand in der Zeit der Ming-Dynastie noch nicht. Die Gezeiten bewirken auch das Verschlammen der in den Strom einmündenden Canäle und *Creeks*, welche sowohl die Communication zu vermitteln als auch die Culturen zu bewässern haben.

Unmittelbar vor der Mündung wird der Yang-tse-kiang durch zwei Barren abgesperrt, welche das Einsteuern größerer Seeschiffe nur zur Flutzeit ermöglichen. Unterhalb der Stadt Wusung mündet der Yang-tse-kiang in zwei Armen, welche die Insel Tsung-shing umströmen, in das Chinesische Meer.

Die ganze Länge des Yang-tse-kiang-Flusses wird auf 5340 *km*, sein Stromsystem auf 1 872 000[2]) km^2 geschätzt, die abströmende Wassermenge

---

kiang oft verhängnisvoll geworden sind, darf sie doch als das eigentliche Centrum Chinas gelten, zumal da sie im Norden und Süden von schiffbaren Strömen bewässert wird..... In der centralen Ebene liegen, wo der Han in den Hauptstrom mündet, die Riesenstädte Wutschang, Hanyang und Hankow." (Asien, pag. 214.)

[1]) Sun-Chi-Nan erwählte diesen Platz zuerst und übersiedelte von der früheren Capitale Wutschang dahin. Nanking verblieb, mit gelegentlicher Unterbrechung weniger Jahre, durch beiläufig vier Jahrhunderte Hauptstadt von Süd-China.

[2]) Prof. Sievers gibt das Stromgebiet des Yang-tse-kiang mit rund 1 900 000 km^2 an, macht aber aufmerksam, dass dies wenig mehr als der Hälfte desjenigen des Mississippi und weniger als einem Drittheil jenes des Amazonenstromes gleichkomme; auch der Congo, der Nil, der Ob, der Jenisei und der Lena haben größere Stromgebiete als der Yang-tse-kiang.

Digitized by Google

im Durchschnitte auf 44 000 m^3 per Secunde. Das Gefälle von Ichang bis zum Meere beträgt durchschnittlich 17 *cm* auf 1 *km*.

Wenige Ströme zeigen in ihrem Oberlaufe so großartige landschaftliche Scenerien, wie der Yang-tse-kiang. Durch tief eingeschnittene unzugängliche Felsenpässe stürzt der Fluss in zahllosen Stromschnellen die tibetanischen Gebirge herab und erreicht die Provinz Szochuen, die größte, landschaftlich schönste, sowie reichste Provinz Chinas. Dieselbe besteht, mit Ausnahme einer Ebene, in welcher ihre Hauptstadt liegt, nur aus Bergland, welches sich im Westen zu Kämmen von mehr als Montblanc-Höhe erhebt.

Die Ufer des Hauptstromes und seiner Zuflüsse sind schon im Bereiche der Provinz Szechuen mit Städten und Dörfern besetzt, die Ansiedelungen und Anbaue bedecken auch die Berghänge bis zu beträchtlicher Höhe. Mit Ausnahme von Baumwolle erzeugt die Provinz Szechuen alle hervorragenden Producte Chinas.

In großartigen Engen verlässt der Yang-tso-kiang diese Provinz und erreicht das benachbarte Hupeh. Auch hier durchbricht er anfangs noch wildes Gebirge. Dann aber tritt er hinaus in freies ebenes Land, welches zusammen mit den Alluvien des Tung-ting-Sees die Ebene von Hukwang bildet und mit den Alluvien des Yang-tse-kiang und des Han, die sich hier vereinigen, bedeckt ist. Außer dieser Ebene umfasst die Provinz Hügelland, welches die Ebene von drei Seiten umschließt, sich im Westen an dasjenige von Szechuen anschließt und im Osten zum Hwai-Gebirge, im Norden zum Tsinling-Gebirge gehört.

Die Berghänge liefern hier geringe Erträge, aber die Ebene ist um so reicher und hat nur den Nachtheil, trotz ausgedehnter Eindämmungen alljährlich großen Überschwemmungen ausgesetzt zu sein. Hier im Centrum von China liegt Hankow an der Stelle, wo sich vom Yang-tse-kiang zwei große Wasserstraßen, der Siang nach Süden und der Han nach Norden abzweigen, wodurch diese Stadt im Vereine mit den Nachbarstädten Hanyang und Wuchang-Fu zu einem der bedeutendsten Plätze Chinas, sowie zum Centrum des Binnenverkehrs geworden ist. Bis hieher können den größten Theil des Jahres über die tiefst gehenden Seeschiffe gelangen; außerdem ist dieser Platz, in der Mitte der geraden Verbindungslinie der Reichshauptstadt Peking mit der Capitale Süd-Chinas — Canton — gelegen, prädestinirt, nach Einführung der Eisenbahnen in China der Haupt-Eisenbahnknotenpunkt dieses Reiches zu werden.

Nach Verlassen der Ebene von Hankow durchbricht der Yang-tse-kiang noch einmal bei *Splitt-Hill* (Pwanpienshan), in enggewundenem wirbeligen Laufe einen Gebirgsstock, welcher jedoch vielfach durch von Seen bedeckten Ebenen durchsetzt ist, und betritt noch innerhalb desselben, nachdem er Kiangsi gestreift hat, die Provinz Nganwhei (Anhui, Anhwei, Ganwhuy).

Die Provinz Kiangsi bildet das für sich vollkommen abgeschlossene Stromgebiet des Kan-kiang, eines schiffbaren Nebenflusses des Yang-tse-kiang, mit dessen zahlreichen, meist ebenfalls weit hinauf schiffbaren Zuflüssen. Der Kang-kiang ergießt sich durch den Poyang-See in den Yang-tse-kiang.

Nachdem der letztere sodann noch die, größtentheils ebene, Provinz Kiangsu durchströmt hat, erfolgt seine Einmündung in das Chinesische Meer.

Im Bereiche des Mündungslandes des Riesenstromes, wo sich einst Sümpfe ausdehnten und der Boden nur allmählich durch Abdämmung dem

Digitized by Google

Anbau gewonnen werden konnte, hat sich im Laufe der Zeit die üppigste Cultur entwickelt und die dichteste Bevölkerung angesiedelt. Hier drängen sich die Städte, unter denen viele von hoher Bedeutung sind, und auf den fetten Alluvien werden die reichsten Ernten erzielt.

Hügelland und Ebene greifen in einer ebenso landschaftlich schönen als ökonomisch vortheilhaften Weise ineinander. Breite Thäler erstrecken sich zwischen die Ausläufer der Gebirge weit hinein und die Erzeugnisse des Bodens erreichen eine große Mannigfaltigkeit. Thee wird hier wenig cultivirt, aber Seide, Baumwolle und Reis werden in solchen Massen gewonnen, dass sie mehr als ausreichend für die dichte Bevölkerung sind und noch einen bedeutenden Export ermöglichen.

Auch ist hier durch die zahlreichen natürlichen und künstlichen Wasseradern die Communication wesentlich erleichtert. Vor Einführung der Dampfschiffahrt war die Yang-tse-kiang-Mündung der Punkt, von dem aus die leichteste Verbindung mit allen Theilen des chinesischen Reiches möglich war. Daher war hier der Sitz der höchsten Regierungsbehörden, theils in Nanking, theils in Hang-tschëu-fu, am Südende des Kaiser-Canals, und in späterer Zeit erwuchs Shanghai zu dem größten Emporium des auswärtigen Handels im chinesischen Reiche.

Die obere Flusstrecke.

Beginn der Schiffbarkeit. Bis zum Austritt aus der Provinz Szechuen ist die Strömung stark, flache Dschunken können nur langsam und mit größter Mühe bis Pingshan (2875 *km* oberhalb der Mündung) gezogen werden, woselbst die Schiffahrt ein Ende nimmt.

Für Dampfer ist die Frage der Schiffbarkeit bisher bis Ichang (1762 *km* oberhalb der Mündung) entschieden. Oberhalb Ichang stellen sich auf einer Strecke von 160 *km* bis Kweichow Schiffen von europäischer Bauart durch häufige Stromschnellen große Hindernisse entgegen, die aber von einheimischen Dschunken leicht überwunden werden.

Ehedem hegten die Engländer die Hoffnung, dass es möglich sein werde, die Dampfschiffahrt mit Heckraddampfern von sehr geringer Tauchung bis nach Chungking auszudehnen. Dementsprechend wurde in die am 13. September 1876 zwischen dem königl. britischen Gesandten am Hofe zu Peking, Sir Thomas Francis Wade, und dem Vicekönig der Provinz Chili, Li-Hung-Chang, abgeschlossene Convention folgender Artikel aufgenommen:

„Sobald durch das erste in Chung-king anlangende Dampfschiff die Schiffbarkeit des Yang-tse-kiang-Flusses bis zu dieser Stadt dargethan wird, dürfen sich fremde Kaufleute in derselben niederlassen und den Handel daselbst eröffnen. Bis zu diesem Zeitpunkte hingegen darf nur ein englischer Consularagent in dieser Stadt residiren, um die Verhältnisse des Handels derselben zu studiren, sowie die englischen Interessen zu überwachen."

Auf Grund dieser Zugeständnisse beeilte sich ein Consortium englischer Kaufleute, einen seichtgehenden Heckraddampfer von 304 *t* Deplacement mit starker Maschine, den Kuling, zur Überwindung der Stromschnellen zu erbauen.

Die Regierung zu Peking zögerte ursprünglich, die Licenz zur Befahrung der neuen Stromstrecke zu ertheilen, und als dieselbe endlich auf Drängen des englischen Gesandten gegeben war, endeten die Versuche des Kuling mit einem vollständigen Misserfolg.

Digitized by Google

Die chinesische Bevölkerung der Uferorte war vorher durch ein Manifest gewarnt worden, den Dampfer KULING, falls derselbe die Fahrt nach Chung-king unternehmen sollte, zu belästigen.

Schon der erste Versuch zeigte jedoch deutlich, dass es nicht möglich sein werde, die Strecke oberhalb Ichang mit Dampfern zu befahren. Der KULING wurde nach mehrmaligem Auffahren zur Reparatur nach Shanghai gebracht, und die Besitzer desselben, durch die Misserfolge geschädigt, waren froh, den Dampfer an die von der chinesischen Regierung unterstützte *China Merchant Steam Navigation Company* um einen hohen Kaufschilling loszuwerden. Die chinesische Regierung hofft nunmehr, dass kein weiterer diesbezüglicher Versuch mehr unternommen worden wird; weniger erfreut war man zu London über diesen Ausgang des vielversprechenden Unternehmens.

Die genannte chinesische Dampfschiffahrts-Gesellschaft ließ am KULING geringfügige Abänderungen vornehmen und benützte denselben sodann zum Verkehr zwischen Hankow und Ichang, für welche Strecke er sich durch seine Bauart vorzüglich eignet.

England will trotzdem die durch die früher erwähnte sogenannte Chefoo-Convention errungenen Vortheile nicht aufgeben, und so hat das vorgenannte Consortium englischer Kaufleute beschlossen, von Hankow aus mittels Dschunken den Handel mit der Stadt Chung-king zu eröffnen.

Chung-king. Die Stadt Chung-king, der bedeutendste Handelsplatz der Provinz Szechuen, liegt in

29° 33′ 50″ Nordbreite und
107° 2′ 0″ Ostlänge

auf einer felsigen Halbinsel, welche durch die Vereinigung des Kia-ling-kiang mit dem Yang-tse-kiang gebildet wird, 1250 Meilen oberhalb der Mündung des letzteren Stromes.

Die Stadt ist von niederen, jedoch starken Mauern von 5 Meilen Umfang umgeben. Diese Mauer schließt die ganze Halbinsel ein; 70 Thore führen durch dieselbe, von denen jedoch nur neun zum Verkehre offen stehen. Diese Mauer wurde im Jahre 1761 vom damaligen Vicekönig erbaut.

Die Stadt ist enge und winkelig gebaut, jeder Fleck Grund innerhalb der Mauern ist mit Gebäuden bedeckt. Die Einwohnerzahl Chung-kings sammt dessen am gegenüberliegenden Ufer des Kia-ling-kiang-Flusses befindlichen Vorstadt Kiang-peh-ting (von Blackiston „Lincin“ benannt) beträgt 250 000 Köpfe.

Chung-king ist der Hauptort eines sehr ausgebreiteten Handels, schon durch seine Lage am Vereinigungspunkte zweier mächtiger Ströme zu einem bedeutenden Marktplatz prädestinirt und jedenfalls die bedeutendste Stadt der Provinz Szechuen, wurde jedoch von den europäischen Kaufleuten, seiner Bedeutung für den fremden Handel nach, einigermaßen überschätzt.

Die Lage der Stadt ist sehr pittoresk. Eine amerikanische Mission, sowie mehrere amerikanische und anglikanische Bibelgesellschaften haben sich derzeit daselbst niedergelassen.

Der Yang-tse-kiang ist bei Chung-king circa 700 *m* breit und für seichte Schiffe stromauf noch bis zur Stadt Cheng-tu (Tsching-tu-fu) schiffbar. Zwischen beiden genannten Städten führt der Yang-tse-kiang den Namen Min-kiang.

Im Winter kommen hier starke, lang andauernde Nebel häufig vor.

Digitized by Google

Ichang. Der nächstbedeutende Ort am Yang-tse-kiang-Flusse ist die Präfecturialstadt Ichang (Itschang) in der Provinz Hupeh. Diese Stadt wurde infolge der im Jahre 1876 abgeschlossenen Chefoo-Convention dem fremden Handel geöffnet und liegt in 33° 44′ 28″ Nordbreite und 111° 18′ 34″ Ostlänge.

Man erwartete, dass dieser Ort, welcher eine sehr gute Handelsposition inne hat, sowie am Endpunkte der Beschiffbarkeit des Yang-tse-kiang durch Dampfschiffe liegt, bald eine sehr große Bedeutung für den Handel erreichen werde.

Die ersten drei Jahre erwiesen sich als sehr ungünstig, später besserten sich die Verhältnisse langsam aber stetig. Die Schiffahrt bis Ichang ist für seichtgehende Dampfer nur beim niedersten Wasserstande im Winter mit Schwierigkeiten verbunden, im übrigen Theil des Jahres leicht zu bewerkstelligen. Nahe der Stadt ist vorzüglicher Ankergrund.

Die Stadt Ichang liegt im Mittelpunkte einer reichen Gegend und ist ein guter Marktplatz für die Theedistricte von Hoh-fung-chow. Ihre Einwohnerzahl wird mit 34 000 Seelen angegeben. In der Umgebung der Stadt wird auch Opium angebaut. In Bezug auf Inland-Transithandel wird Ichang nur von Hankow übertroffen. Die Strecke zwischen den letztgenannten beiden Städten wird seit mehr als zwölf Jahren regelmäßig durch Dampfer befahren. Als erster Pionnierdampfer ankerte am 12. Mai 1878 das Dampfschiff Kiangtung (583 *t* Deplacement) unter chinesischer Flagge, am 26. August 1879 das Dampfschiff Yling (131 *t* Deplacement), welches früher den Namen Fatchoy führte, unter englischer Flagge vor der Stadt Ichang.

Im Winter zur Zeit des niederen Wasserstandes würde es sich empfehlen, kleinere als die genannten Dampfer verkehren zu lassen, da die zahlreichen Riffe und Sandbänke dann das Fahrwasser sehr einengen und die Schiffahrt gefährlich machen. Im Sommer bei Hochwasser können auch größere Dampfer den Fluss bis Ichang befahren. So machte im Jahre 1887 der Dampfer Kiang-kwan (1030 *t* Deplacement) mehrere Fahrten, während 1888 nur der Dampfer Kwanghei (426 *t* Deplacement) der größte diese Flusstrecke befahrende Dampfer war. Der letztere, ein zu Shanghai neuerbauter Dampfer, kam am 4. Jänner 1888 zum erstenmale nach Ichang, hatte jedoch bereits nach zwei Fahrten größere Havarien.

Am 24. Februar 1888 kam der der *China Merchant Steam Navigation Company* übergebene Dampfer Kuling nach Ichang, wurde jedoch nach drei zwischen dieser Stadt und Hankow bewerkstelligten Fahrten abermals behufs Ausführung einiger Abänderungen nach Shanghai gesendet, von wo er erst im October 1888 zurückkehrte. Im ganzen kamen im Jahre 1888 122 Dampfer von 31 072 *t* Deplacement gegen 110 Dampfer von 37 028 *t* Deplacement (1887) nach Ichang.

Im Jahre 1889 betrug diese Zahl 106 Dampfer mit 41 000 *t* Deplacement (hievon 48 Dampfer von 31 326 *t* Deplacement unter chinesischer und 58 Dampfer von 9764 *t* Deplacement unter englischer Flagge).

Die größere Tonnenzahl (um 9 928 *t* Deplacement mehr als im Vorjahre 1888) resultirt daher, weil die *China Merchant Steam Navigation Company* in den Monaten Mai bis Juli einen bedeutend größeren Dampfer, den Kiang-kwan (1030 *t* Deplacement) statt des in Reparatur befindlichen Dampfers Kiangtung verkehren ließ. Der letztere Dampfer machte zwischen dem 1. Jänner und dem 10. April 1889 sechs Fahrten, wonach er Havarien erlitt. — Auf der

Strecke von Hankow bis Ichang gibt es keine europäischen Lotsen, sondern nur gänzlich unverlässliche Chinesen.

Der Dschunkenverkehr im Hafen von Ichang steigt ebenfalls von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1889 liefen daselbst 11 700 Dschunken ein und aus, hierunter 3700 größter Dimension (150 *t*), 2000 mittlerer (60—70 *t*) und 6000 kleine. Die Dschunken mittlerer Größe sind in 15—16 Räume eingetheilt und besitzen folgende Dimensionen:

Länge	87′
Tiefgang	6·75′
Ladefähigkeit	68 *t*

Die Reise stromauf von Hankow nach Ichang per Dschunke dauert im Winter bei ungünstigem Wasserstande sieben bis zehn Tage.

Die chinesische Bevölkerung bevorzugt die rasch verkehrenden Dampfer bereits sehr; damit jedoch der Dampferverkehr auch im Winter stets aufrecht erhalten bleiben könnte, müssten kleinere, flacher gebaute Dampfer für diese Strecke gebaut werden.

Die Flusstrecke unterhalb Ichang bis Hankow.

Die „*Ichang Gorges*", die Strecke, an welcher der Yang-tse-kiang über zahlreiche Stromschnellen hinwegsetzt, ist, wie schon bemerkt, der landschaftlichen Schönheit wegen berühmt und befindet sich noch oberhalb Ichang. Die Hauptstromschnellen liegen 20 Meilen oberhalb dieser Stadt, bei Tatung, ferner 16 Meilen oberhalb derselben (*Shantau-pien Rapid*), endlich 13 Meilen oberhalb Ichang (der 5 *km* lange *First Rapid*) beim kleinen Orte Hwang-ling-pu.

Drei Seemeilen oberhalb Ichang macht der Strom eine scharfe Biegung und fließt sodann durch längere Zeit in einem Felsenpasse auf nur 2 Kabeln (400 *m*) eingeengt in ziemlich geradlinigem Laufe.

Bei der Stadt Ichang beträgt die Breite des Yang-tse-kiang $3^1/_2$ Kabeln (700 *m*), seine Stromstärke im April nur 2 Knoten, im Juni und Juli hingegen 5—6 Knoten. Der Unterschied zwischen höchstem und tiefstem Wasserstande beträgt daselbst 60′. Im Jahre 1870 war die magnetische Missweisung zu Ichang 0°. Unterhalb Ichang macht der Strom bald mehrere große Curven. Bei dem Orte Itu (*E-Too*) mündet in denselben der bei Hochwasser schiffbare Tsing-kiang-Creeck.

Sechs Seemeilen oberhalb der Stadt Sha-sze mündet am rechten Ufer der Taiping-Canal, welcher den Yang-tse-kiang von dieser Stelle aus mit dem Tungting-See verbindet und zur Dschunkenschiffahrt benützt wird.

Bei Shi-show, in ungefähr 29° 45′ Nordbreite und 112° 23′ Ostlänge, macht der Strom eine sehr scharfe Biegung; in den folgenden drei Stromecken münden mehrere größere Lagunen ein.

Bei der in 30° 17′ 15″ Nordbreite und 112° 6′ 39″ Ostlänge gelegenen bedeutenden Stadt Sha-sze mündet am rechten Ufer ein Canal, welcher den Yang-tse-kiang mit dem Oberlaufe des Han-Flusses in Verbindung setzt. Beim Orte Yoh-chau-fu, in 29° 26′ 29″ Nordbreite und 113° 11′ 6″ Ostlänge mündet in den Yang-tse-kiang der Abfluss des Tungting-Sees. Nun verflachen sich beide Ufer und werden ganz niedrig; dieselben sind im Sommer überflutet und werden nur im Winter stellenweise bebaut.

Am rechten Ufer zieht sich unterhalb Yo-chau-fu im Hintergrunde das bis zu 2000′ hohe Kiun-range (Gebirge) hin.

Auf 27 Seemeilen oberhalb Hankow macht der Strom eine fast kreisförmig geschlossene Biegung von 27 Meilen Länge, so dass beim Orte Mei-tan-chui eine nur zwei Seemeilen breite Landenge entsteht. Durch das vom Strom verursachte starke Einreißen der Ufer in den scharfen Stromecken dürfte sich diese Serpentine im Laufe der Jahre selbst reguliren. Bei Hochwasser ist bereits gegenwärtig eine 4' tiefe Passage für Dschunken über diese Landenge vorhanden.

Die Flusstrecke von Hankow bis zur Mündung.

Die Schiffahrtsverhältnisse der Flusstrecke des Yang-tse-kiang von Hankow bis zur Mündung können im allgemeinen als sehr günstige bezeichnet werden. Tiefgehende Seeschiffe können bei mittleren und hohen Wasserständen, d. i. alljährlich vom April bis October, diese Strecke befahren, während die flach gebauten Flussdampfer auf derselben das ganze Jahr hindurch einen ununterbrochenen Verkehr aufrecht erhalten.

Die schiffahrtlich schwierigsten Stellen liegen nahe der Mündung des Yang-tse-kiang, bei der sogenannten *Langshan-Crossing,* woselbst die auf eine riesige Überbreite vertheilte Wassermasse durch die Actaeon-Untiefe sowie durch die *Langshan-Flats* in zwei schiffbare Canäle getheilt wird, von denen bei niederen Wasserständen sowie zur Ebbzeit nur der nördliche, der *Harvey-Point*-Canal, für tiefer tauchende Seeschiffe benützbar ist, während der südlich gelegene Confucius-Canal nur bei Hochwasser von denselben befahren werden kann.

Der der Stromrichtung entgegen arbeitende heftige Flutstrom bewirkt an dieser Stelle eine fortwährende Stauung des Wassers, wodurch beide Ufer stets mehr und mehr einbrechen, sowie die im Flussbette liegenden Inseln und Sandbänke ihrer Gestalt nach continuirlich verändert und vergrößert werden.

Sobald oberhalb der Stadt Chinkiang-fu die Wirkung des Flutstromes nicht mehr in voller Kraft zur Geltung kommt, wird das Flussbett regelmäßiger und bietet nur mehr an wenigen Stellen der Schiffahrt nennenswertere Schwierigkeiten.

Bei der Stromfahrt ist besonders auf die im Verhältnisse zu den mit breiten Steuerrudern ausgestatteten Flussdampfer, geringere Steuerfähigkeit der Seeschiffe Bedacht zu nehmen, welche namentlich beim Passiren wirbliger Stromschnellen die peinlichste Aufmerksamkeit sowie rasche Handhabung des Steuers zur Nothwendigkeit macht.

Die Leistung der Maschine wird im allgemeinen durch das Süßwasser bedeutend erhöht, doch ist das Verschlammen der Cylinder und Schieber zu beachten.

Stromstärke. Die Stärke des Stromes an den Hauptorten der Strecke beträgt:

1. Hankow	im Winter	1—1½	Knoten
	„ Sommer	4—4½	„
	bei Hochflut	5—5½	„
2. Kiukiang	im Winter	1—2	„
	„ Sommer	5	„
3. Wuhu	„ „	3—4	„

Digitized by Google

Bei sehr niederem Wasserstande wird die Stromwirkung durch den Flutstrom bei Wuhu aufgehoben. Bei Nanking wird dieselbe auch bereits in den Sommermonaten während der hohen Wasserstände durch die Flut aufgehoben.

Chinkiang liegt schon vollkommen unter der Wechselwirkung des Ebbe- und Flutstromes; die Gezeitenströmungen erreichen ihre größte Stärke in den Monaten Juni und Juli, wo eine Strömung von $3^1/_2$—4 Knoten besteht; in der Enge bei *Silver-Island* wird manchesmal sogar eine Stromstärke von $5^1/_2$ Knoten verzeichnet.

Im allgemeinen beträgt die Strömung zur Ebbzeit daselbst im Winter $1—1^1/_2$, im Sommer 4—5, ja selbst 6 Knoten. Die Flut bewirkt in den Sommermonaten ein Steigen des Wassers zu Chinkiang von circa 2′.

Im Winter hingegen fällt daselbst das Wasserniveau bei Tiefwasserspringgezeiten um 6′. Starke Nordwestwinde heben bei Chinkiang die Wirkung des Flutstromes theilweise auf. Bei den Bänken von *Langshan-Crossing* strömt das Wasser zur Ebbzeit mit einer Geschwindigkeit bis zu 7 oder 8 Knoten, so dass durch den Strom häufig sämmtliche daselbst ausliegende Bojen und Baaken weggeschwemmt werden.

Eine ähnliche starke Strömung findet an der Mündung des Stromes statt. Ebbe und Flut erzeugen daselbst vollkommen regelmäßig abwechselnde Strömungen von 3 bis zu 6, ja selbst 8 Knoten stündliche Stärke, aus welchem Grunde Schiffe im Mündungsbereiche nur mit sehr langem Ausstiche ankern dürfen.

Regen. Nachstehende Tabelle zeigt die in den Jahren 1887 bis 1889 beobachtete Regenmenge in englischen Zollen an.

Aus derselben ist ersichtlich, dass die größten Regenmengen in den Sommer- und Herbstmonaten, namentlich im Monate Juli fallen. Im September ist es zwar nahezu ununterbrochen bewölkt und regnerisch, die fallende Regenmenge bleibt hingegen hinter jener anderer Monate zurück.

Schnee fällt im allgemeinen wenig, nur im Jänner und Februar. Die Orte Ichang und Kiukiang senden keine speciellen Schneefallrapporte ein.

Niederschlagstabelle:

Ort	Jahr	Monat											
		1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8.	9.	10.	11.	12.
Ichang	1887	3·49	0 66	1·88	1·55	7.44	9·71	9·15	3·95	0·73	1·88	1·34	0·17
	1888	2·52	1·68	3·61	5·09	4·40	2·02	7·11	6·70	7·56	2·64	0·52	0·74
	1889	0·62	1·91	0·74	4·56	5·20	8·77	5·93	14·93	9·82	5·13	1·05	0·12
Hankow	1887	**6·78**	1·46	3·51	2 23	12·79	30·70	4·05	3·27	0·52	1·70	0·35	0·06
	1888	**3·54**	**1·51**	5·61	7·54	3·62	0·97	6·67	9·11	1·45	2·63	1·28	0·31
	1889	**1·49**	3·15	4·90	6 07	9·30	23 26	6·67	3·20	12·39	9 04	3·21	0·07
Kiukiang	1887	4·59	2·77	2·99	3·04	10·60	16·44	2·81	1·37	0·48	0·98	0·58	0·38
	1888	3·08	1·76	5·64	6·35	6·98	7·97	6·38	12 75	1·01	4·33	1·77	0·82
	1889	1·36	2·10	2·05	7·92	9·79	7·61	6·25	3·52	8·51	9·09	3·86	0·25
Wuhu	1887	**1·90**	1·60	3·72	1·99	5·55	16·20	1·64	0·77	1·49	1·66	0·20	0·08
	1888	**1·24**	**0·47**	3·72	5·60	1·65	0·74	6·97	0·35	1·76	2·01	1 99	0·00
	1889	**1·35**	**2·34**	3·87	3·67	3·72	11·15	3 60	1·33	8·05	8 35	2·27	0·05

Anmerkung: Die fetten Ziffern bedeuten Schneefall.

Nebel. Nebel herrscht namentlich in den Herbst-, Winter- nnd Frühjahrsmonaten vor. Der Nebel erhält sich jedoch nntorhalb von Hankow nur selten über einen oder mehrere Tage. Gowöhnlich tritt derselbe zwischen 3 und 4 Uhr morgens nach heiterem frostigen Wotter ein, um gegen Mittag, wenn die Strahlen der Sonne die Lnftschichten mehr erwärmen, sich aufznlösen.

Eisverhältnisse. Änßerst günstig für die Schiffahrt sind die Eisverhältnisse des Yang-tse-kiang-Flusses zn nennen. Der Strom friert in der Strecke nnterhalb von Hankow gar nie vollkommen zu, ebensowenig kennt man auf demselben Treibeis. In besonders strengen Wintern bildet sich an den Ufern lediglich Randeis, welches jedoch weder eine besondere Stärke erreicht noch sich lange erhält.

Die in den Strom einmündenden *Creeks* hingegen, sowie einige Nebenflüsse frieren auch vollkommen zu. Der Wusung- oder Hwang-poo-Fluss, an welchem die Stadt Shanghai liegt, führt in sehr strengen Wintern lediglich Treibeis.

Klimatische und sanitäre Verhältnisse. In den Sommermonaten herrscht namentlich an den mehr landeinwärts gelegenen Orten eine tropische Hitze, bis 41° C., während anderseits die Kälte in den Wintermonaten ebenfalls eine beträchtliche ist. Im Herbste finden fast ununterbrochene Regengüsse statt. — Im Znsammenhange mit diesen ungünstigen klimatischen Verhältnissen lassen auch die sanitären Verhältnisse umsomehr zu wünschen übrig, als in den Chinesenstädten auf Reinlichkeit nur sehr wenig geachtet wird. Fieber, Dysenterien und Cholera snchen die letzteren alljährlich anf nnd richten unter den Einwohnern große Verheerungen an.

Wasserstände. Zu Ichang besitzt der Yang-tse-kiang noch vollkommen den Charakter eines Gebirgsflusses. Das Wasserstands-Diagramm dieses Ortes zeigt, dass jeder vorübergehende, kurz andauernde Regen mehrmals im Laufe eines jeden Monates ein Steigen nnd Fallen des Wasserniveaus verursacht. Im Znsammenhang hiemit steht der sehr beträchtliche Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser an diesem Orte; derselbe beträgt 60'. Trotzdem kommen daselbst keine Überschwemmungen vor, da der Strom bei Ichang an beiden Ufern dnrch Gebirge begrenzt ist.

Ein gänzlich verschiedenes Aussehen zeigen die Wasserstands-Diagramme von Hankow. Hier fließt der Strom, nachdem er sämmtliche Katarakte überwunden hat und ans dem Gebirge in die Ebene getreten ist, bereits mit geringerem Gefälle. Das Steigen und Sinken des Wasserspiegels erfolgt nur allmählich sowie gleichmäßig und lässt sich dentlich ein Niederwasser zu Anfang und zu Ende jeden Jahres, sowie ein Hochwasser in den Sommer- nnd Herbstmonaten nnterscheiden.

Der größte Unterschied zwischen Hoch- nnd Tiefwasser beträgt zn Hankow 51'.

Die nachstehende Tabelle zeigt die höchsten und niedersten Wasserstände bei Hankow der Jahre 1868 bis 1880 an:

Digitized by Google

Jahr	Datum	Tiefwasser		Datum	Hochwasser	
1868	4. 2.	+ 0'	0"	19. 10.	+ 44'	4"
1869	28./1.	10	6	23./7.	49	0
1870	9./3.	0	25	4./8	50	6
1871	5/2.	1	2	6./9.	43	4
1872	25./1.	4	7	9./7.	46	3
1873	2./3.	— 0	8	26./7.	43	0
1874	29/1.	+ 3	5	22./7.	38	2
1875	14./1.	4	3	10./7.	45	0
1876	26./1.	1	5	26./8.	43	9
1877	26./1.	0	2	28. 5.	34	4
1878	30./1.	1	6	6./8.	48	10
1879	2./3.	2	9	24./7.	41	45
1880	11./1.	0	7	.	.	

Überschwemmungen treten zu Hankow sowie in dessen Umgebung nahezu alljährlich in großem Maßstabe ein und richten unberechenbare Verwüstungen an.

Einen ähnlichen Charakter wie jene von Hankow zeigen auch die Wasserstands-Diagramme bei Kiukiang.

Auch hier ist deutlich ein allmähliches Steigen und Sinken des Wasserspiegels mit jährlich einmaligem Hoch- und Niederwasser zu unterscheiden, doch wird die Regelmäßigkeit der Curven einigermaßen durch die Zuflüsse des Poyang-Sees, namentlich durch den in denselben einströmenden Hankiang beeinflusst; nur selten bewirken nämlich diese Zuflüsse ein Steigen des Wassers im Yang-tse-kiang. Gewöhnlich bewirkt der höhere Wasserstand dieses Stromes eine Rückstauung der Wässer in den Poyang-See.

Der ziemlich niedere *Bund* (Quai) von Kiukiang wird in manchen Jahren überschwemmt, jedoch nur unbedeutend, und es richten diese Überschwemmungen in der etwas höher gelegenen Chinesenstadt, sowie im europäischen Settlement keinen bedeutenden Schaden an. Hingegen ist das ganz niedere, ebene linke Ufer des Yang-tse-kiang gegenüber der Stadt Kiukiang bedeutenden Inundationen ausgesetzt, welche häufig die Ernte vernichten.

Der größte Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser zu Kinkiang beträgt 44'.

Digitized by Google

Nachstehende Tabelle veranschaulicht den höchsten sowie tiefsten Wasserstand am Pegel zu Kiukiang während der Jahre 1871 bis 1880.

Jahr	Datum	Tiefwasser	Datum	Hochwasser
1871	28./1.	+ 4' 8"	15./8.	+ 44' 6"
1872	5./3.	1 8	3./7.	43 9
1873	28./1.	1 10	1./8.	38 8
1874	10./2.	4 7	3./8.	31 0
1875	29./1.	3 1	2./7.	41 9
1876	5./2.	4 0	10./7.	39 10
1877	30./1.	3 2	3./7.	42 7
1878	31./1.	5 1	27./9.	34 10
1879	24./2.	4 1	14./8.	43 6
1880	18./1.	1 10	11./7.	38 2

Die Wasserstands-Diagramme von Wuhu zeigen einen noch viel flacheren Verlauf, ein Zeichen, dass der Strom an dieser Stelle in ziemlich natürlich geregeltem Bette fließt. Das Hochwasser tritt ausgesprochen vom Mai bis October, in den übrigen Monaten hingegen das Niederwasser ein. Der *Bund* von Wuhu wird nie überschwemmt, ebenso ist auch die hügelige Umgebung der Stadt Inundationen nicht ausgesetzt. Der größte Unterschied zwischen Hoch- und Niedrigwasser zu Wuhu beträgt 26'. An diesem Orte beginnen die Meeresgezeiten sich insofern fühlbar zu machen, als, wie schon früher bemerkt, bei Hochflut die Stromwirkung des Flusses vollkommen aufgehoben wird.

Bei Nanking ist die Wirkung von Ebbe und Flut bereits deutlicher fühlbar. Letztere bewirkt in den Wintermonaten ein Steigen des Wasserspiegels um 4'; bei hohem Wasserstande, im Sommer und Herbst, beeinflusst sie lediglich die Stromstärke.

Chinkiang steht, wie ebenfalls schon früher bemerkt, vollkommen unter dem Einflusse des Ebb- und Flutstromes. Der größte Unterschied zwischen Hoch- und Niederwasser beträgt daselbst 15—18'. Das Wasser beginnt im Monate Februar zu steigen und steht im Sommer am höchsten. Die Flut verursacht ein Steigen des Wasserspiegels um $2-3^1/_2$'. Die Gezeiten treten in den Monaten Juni und Juli mit sehr heftiger Strömung auf. Im December und Jänner ist die durch dieselben hervorgerufene Strömung nur gering. Die Schiffe schwaien in den letzteren Monaten nur kurze Zeit gegen Flut.

Von den *Langshan*-Bänken bis zur Mündung verursacht die Ebbe im Sommer, sowie die Flut im Winter sehr heftige Strömungen bis zu 7 und 8 Knoten. Bei den genannten Bänken tritt die Flut mit 1^h 40^m Hafenzeit ein.

Digitized by Google

Die nachstehende Tabelle zeigt die Hafenzeit sowie die Höhe des Steigens und Sinkens des Wasserstandes an der Mündung des Yang-tse-kiang-Flusses:

Ort	Hafenzeit	Hochwasser steigt	Niederwasser fällt
Tungsha-Leuchtschiff....	0	11'	10 5"
Wusung	0^h 40^m	12	8'
Shanghai	1^h 30^m	10	7
Langshan-Bänke	1^h 40^m	12	8
Chinkiang	8^h 30^m	15—18"	8

Wasserstands-Diagramme des Yang-tse-kiang-Flusses werden zu Chinkiang, sowie stromabwärts von dieser Stadt nicht angefertigt, da der Wasserstand daselbst durch Ebbe und Flut beeinflusst ist und daher die Diagramme nicht das Verhalten des Stromes allein anzeigen würden.

Tag- und Nachtfahrten.

Die zwischen Shanghai und Hankow regelmäßig verkehrenden Flussdampfer fahren, sobald die Witterungsverhältnisse dies nur überhaupt zulassen, sowohl zur Tages- als auch zur Nachtzeit und gebrauchen hiebei nur die eine Vorsichtsmaßregel, Shanghai zur Nachtzeit zu verlassen, um die gefährlichen *Langshan*-Bänke zur Zeit der Tagesflut zu passiren.

Diese Dampfer legen die 600 Seemeilen lange Flusstrecke zwischen Shanghai und Hankow in der Bergfahrt in 4 Tagen, in der Thalfahrt in 2 Tagen zurück, wobei sie in den vier Tractatshäfen an Hulks anlegen und gewöhnlich mehrere Stunden lang Waren aus- und einladen. Bei 14 anderen, dem fremden Handel nicht geöffneten Uferortschaften stoppen diese Dampfer für kurze Zeit, um auf eine zu diesem Zwecke heranrudernde Dschunke chinesische Passagiere abzusetzen oder solche aufzunehmen.

Die tiefgehenden Seedampfer fahren auf dem Flusse gewöhnlich nur so lange als die Tageshelle dies gestattet und setzen die Fahrt bei Nacht nur im Mondenscheine und auf besonders günstigen Flusstrecken fort. Wie sehr bei der Flussfahrt Vorsicht geboten ist, ist aus der großen Anzahl der Wraks von Seedampfern ersichtlich, welche an den zahlreichen im Strome liegenden Klippen scheiterten und infolge der starken Strömung in den meisten Fällen auch unrettbar verloren giengen.

Da die Seedampfer gewöhnlich nur einen einzigen Lotsen an Bord nehmen, sind dieselben schon aus dem Grunde zum Ankern über Nacht gezwungen, weil derselbe die physische Anstrengung einer viertägigen ununterbrochenen Tag- und Nachtfahrt nicht ertragen könnte. Die Flussdampfer haben mehrere ständige Lotsen an Bord.

Ankerplätze.

Bei der Wahl des Ankerplatzes im Flusse ist auf folgende Umstände Bedacht zu nehmen:

1. Geringe Strömung, um die Anker nicht zu sehr anzustrengen.

2. Genügende Wassertiefe unter dem Kiele, damit das Sinken des Wassers bei unvorhergesehenem längeren Aufenthalte das Schiff nicht zum Wechseln des Ankerplatzes zwinge.

3. Nicht im Hauptfahrwasser ankern, um durch die passirenden Dampfer sowie die zahlreichen, den Strom manövrirunfähig herabtreibenden Dschunken und andere Fahrzeuge keinen Havarien ausgesetzt zu werden.

4. Guter Ankergrund. Derselbe ist unter gewöhnlichen, normalen Verhältnissen in der Nähe des flachen Ufers zu suchen, namentlich bezeichnet das Vorhandensein von Uferschilf guten sandigen oder schlammigen Ankergrund. Wenn thunlich, so vermeide man, an dem steinigen Bergufer zu ankern.

5. Man vermeide schwalliges (wirbeliges) Wasser, welches namentlich in scharfen Flussbiegungen, sowie knapp unterhalb der Mündung eines Nebenflusses oder *Creeks,* sowie bei zerrissenem Steilufer vorkommt.

In manchen Orten jedoch, wie beispielsweise am rechten Ufer bei Chinkiang, liegt der beste Ankerplatz für Kriegsschiffe in der durch einen vorspringenden Berg verursachten Gegenströmung. Solche Ankerplätze sind nur nach Angabe des mit den Localverhältnissen, sowie dem jeweiligen Wasserstande vertrauten Lotsen oder Hafenmeisters zu wählen. Die obenangeführten Regeln sind namentlich bei der Wahl von provisorischen Ankerplätzen über Nacht vor Augen zu halten.

In den Tractathäfen, sowie in jenen Häfen, woselbst ein kais. chinesischer Hafenmeister besteht, werden Kriegsschiffe entweder von diesem selbst oder durch dessen Stellvertreter, welche einlaufenden Kriegsschiffen entgegenkommen, verankert. Der Hafenmeister ist für die richtige Vertäuung des Schiffes verantwortlich und muss sich selbst der Lotse seiner Anordnung fügen.

Vertäuung.

Bei kurzem Aufenthalte empfiehlt es sich, falls man in ziemlich ruhig strömendem Wasser ankert, nur einen Anker mit langem Ausstich (etwa der vier- bis fünffachen Wassertiefe entsprechend) zu werfen. Hiebei ist zu beachten, dass das Schiff, falls es durch frischen Wind dwars auf die Strömung geschwait würde, nicht dem Ufer zu nahe komme oder Grund berühre.

Bei längerem Aufenthalte, sowie in stark strömendem Wasser ist der größeren Sicherheit wegen mit beiden Bugankern zu ankern, und zwar ist hiebei dem schwereren Anker ein kürzerer Ausstich als dem leichteren zu geben, um für gewöhnlich auf dem ersteren zu liegen.

Wo der Ebb- sowie der Flutstrom zur Wirkung kommt, ist zur Vermeidung von Schlägen in den Ankerketten das Warrel zu nehmen; im normalen Flutstrom genügt die Vertäuung im Hahnepoot.

Wenn man auf steil gegen das Ufer ansteigendem Grunde ankert (z. B. zu Hankow vor dem europäischen *Settlement*) so ist zuerst der Backbordanker (falls man am rechten Ufer ankert der Steuerbordanker) gegen Strommitte zu werfen, hierauf demselben der größtmöglichste Kettenausstich zu geben, sodann der zweite Anker zu werfen, da die Strömung bewirkt, dass beide Anker vor dem Festgraben einander am Grunde nähergerückt werden.

Customs- (Seezoll-) Beamte und Hafenkapitäne.

Zur Überwachung des fremden Handels in den chinesischen Tractathäfen, sowie zur Eintreibung der betreffenden Zolltaxen von den europäischen Schiffs-

11*

Digitized by Google

kapitänen und Kaufleuten wurde das Corps der kaiserlich chinesischen *Customs* (Beamte zur Verwaltung der Seezölle) geschaffen.

Dieses durchwegs aus Europäern und Amerikanern gebildete Corps steht unter der Aufsicht des Generalinspectors der chinesischen Seezölle, Sir Robert Hart, welcher zu Peking residirt. Diesem Beamtencorps gehören ferners auch die Hafenkapitäne *(Harbour-Masters)* der Tractathäfen an.

Die Zahl der in den Vertragshäfen des Yang-tse-kiang stationirten *Customs*-Beamten ist aus der folgenden Tabelle ersichtlich:

Functionäre in	Shanghai	Chin-kiang-fu	Wuhu	Kiukiang	Hankow	Ichang
Comissionner	3	1	1	1	1	.
Assistents........	16	4	3	4	5	1
Clercs	8	.	.	.	.	.
Medical-Officer ..	2	1	1	1	1	1
Tide Surveyor and Harbour-Master	3	1	1	1	1	.
Assistent Tide Surveyor	2	1	.	.	1	1
Boat-Officer	.	5	1	1	1	1
Examiners.......	9	.	1	2	1	.
Assistent Examiners.........	11	9	5	2	7	2
Tidewaiters	15	.	5	7	8	2
Salt Searchers ...	14	2	.	.	2	.
Summe...	83	24	18	19	28	8
	Totale: 180 Europäer und Amerikaner.					

Shanghai besitzt außerdem noch 12 dem *Customs*-Corps angehörige europäische Beamte, und zwar: ein *Coast Inspector and Harbour-Master Office* mit 7 europäischen Beamten und ein Flusspolizeiamt mit 5 solchen. Dem ersteren unterstehen die Leuchtschiffe Tungsha (4 Europäer), Kiutoan (3 Europäer) und die Leuchtthürme *North Saddle*, Gutzlaff, West, Volcano, Bonham Jsld., Steep Jsld. und jener zu Woosung.

Dem Hafenkapitän obliegt nebst der Aufsicht des betreffenden Tractathafens auch die Überwachung des Fahrwassers, der Ufercanäle, ferner der Seezeichen, als Baaken und Bojen einer bestimmten Flusstrecke, zu welchem Zwecke der Yang-tse-kiang von Ichang bis zur Mündung in sechs Sectionen getheilt ist.

Die Ausübung der Strompolizei in den einzelnen Sectionen fällt, soweit Europäer hiebei engagirt sind, den *Customs-House*-Beamten zu, überhaupt vermitteln dieselben in allen Fragen zwischen den fremden und den chinesischen Behörden.

Eine specielle Aufgabe der *Tide-Surveyors* ist die Registrirung der Wasserstandsbewegung durch tägliche Ablesung des Wasserstandes des Yang-tse-kiang von den Pegeln, welche in sämmtlichen Stationen beim Anlegehulk der *China Merchant Steam Navigation Company* angebracht sind.

Die Nullpunkte dieser Pegel wurden zwar nivellirt, es konnte jedoch lediglich die Seehöhe des Nullpunktes des Pegels von Hankow in Erfahrung gebracht werden. Derselbe liegt 207' (63 *m*) über dem Nullpunkte des Pegels zu Shanghai und 215' über dem normalen Meeresspiegel.

Lotsen.

Die Lotsen im Yang-tse-kiang-Flusse besitzen zwar kaiserlich chinesische Patente, es leistet jedoch im Falle einer durch Fahrlässigkeit der Lotsen herbeigeführten Havarie, Strandung oder Verlust des Schiffes weder der chinesische Staat noch irgend eine andere Unternehmung Schadenersatz.

Die Flusslotsen recrutiren sich zumeist aus früheren Handelsschiffskapitänen und sind durchwegs Europäer oder Amerikaner. Anfangs fahren dieselben gewöhnlich als Steuerleute auf Dampfern den Fluss so oft ab, bis sie die Strecke gut inne haben, was ihnen sodann vom Kapitän des Dampfers mittels eines Zeugnisses bestätigt wird.

Auf Grund dieses letzteren bekommen sie von der kaiserlich chinesischen Regierung ein Lotsenpatent und beginnen nun, selbständig als Lotsen Schiffe im Strome zu führen. Geschickte Lotsen, welchen keine Havarien zur Last fallen, gründen sich dadurch ihren Ruf und werden von Kriegschiffen sowie den gelegentlich den Yang-tse-kiang befahrenden Seedampfern bevorzugt. Jene Lotsen hingegen, welche aus Nachlässigkeit eine Havarie oder den Verlust des Schiffes herbeiführen, verlieren ihre persönliche Reputation und es ist denselben schwierig, überhaupt wieder eine Fahrt zu erhalten.

Man unterscheidet sogenannte Yang-tse- und Hwangpoo-Lotsen. Wie schon der Name andeutet, sind die ersteren als Lotsen für die Fahrt am Flusse bis Hankow, die letzteren hingegen lediglich für das Ein- und Auslotsen der Schiffe von der See nach Shanghai im Hwangpoo- (Woosung-) Flusse patentirt.

Manche Lotsen besitzen beide Patente, als Yang-tse- und Hwangpoo-Lotsen. Mehrere Lotsen halten für ihre Zwecke zusammen zwei oder mehrere Lotsenkutter, auf welchen sie vor der Mündung des Yang-tse-kiang, nördlich der Insel Gutzlaff auf einlaufende Schiffe kreuzen.

Diese Kutter sind außenbords weiß gehalten und tragen am Focksegel in großen schwarzen Ziffern ihre Nummer. Gegenwärtig bestehen für Shanghai 12 Lotsenkutter.

Der Preis für das Ein- und Auslotsen von der See nach Shanghai beträgt 3 *Haikwan Taels* (à = $1^1/_3$ Dollar = 2·43 fl. ö. W. Gold) pro Fuß Tiefgang; es belief sich somit für S. M. Schiff Zrinyi bei 18' Tiefgang die Lotsungsgebür auf 54 *Haikwan Taels* = 131·22 fl. ö. W. Gold.

Es ist gebräuchlich, bei nicht allzu langem Aufenthalte zu Shanghai, sowie falls der betreffende Lotse nicht selbst verhindert sein sollte, zum Auslotsen jenen Piloten zu wählen, welcher das Schiff eingelotst hat.

Digitized by Google

Für die Fahrt im Yang-tse-kiang-Flusse bis Hankow und zurück wurde vom k. u. k. Commando S. M. Schiff Zrinyi der bewährte Lotse Herr Brua um den Betrag von 1000 *Haikwan Taels* = 2502·50 fl. ö. W. Gold engagirt.

Die Stromfahrt von Shanghai bis Hankow und zurück bis Wusung wurde, inbegriffen der Anfenthalte in fünf Häfen, vom 4. bis inclusive 29. August, somit in 26 Tagen zurückgelegt. Von den 14 Fahrtagen entfielen 9 Tage auf die Bergfahrt und 5 Tage für die Thalfahrt.

Die Lotsen genießen ihrer Bildnng und socialen Stellung nach hohes Ansehen, und wurde dementsprechend der für S. M. Schiff Zrinyi aufgenommene Lotse eingeladen, an den Mahlzeiten in der Officiersmesse theilzunehmen.

Die den Yang-tse-kiang regelmäßig befahrenden Flussdampfer besitzen ihre eigenen ständigen Lotsen.

Ausweichregeln.

Im allgemeinen gelten für die im Yang-tse-kiang verkehrenden Schiffe die internationalen Regeln zur Verhütung von Zusammenstößen auf offener See. Dasselbe gilt auch bezüglich des Führens der Positionslichter.

Die chinesischen Dschunken führen sowohl vor Anker als auch in Fahrt meist gar kein Positionslicht und zünden erst im äußersten Momente eine Papierlaterne an, deren Schimmer nur schwach sichtbar ist. Infolge dessen werden diese Fahrzeuge häufig übersegelt oder durch Dampfer in den Grund gebohrt, ohne dass jedoch die durch eigenes Verschulden um ihr Vermögen gekommenen Dschnnkenführer dadurch zur Annahme der allgemein gebräuchlichen Vorsichten gebracht werden würden.

Wie bei der Schiffahrt auf allen europäischen Flüssen finden für Dampfschiffe die nachstehenden Abweichnngen von den internationalen Ausweichregeln zur See statt.

Das stromab fahrende Schiff hat das Vorrecht und kann sich je nach den Verhältnissen des Fahrwassers diejenige Seite wählen, nach welcher es dem entgegen kommenden bergfahrenden Schiffe ausweichen will; falls es nach Backbord, somit entgegen den Ausweichregeln zur See, passiren will, hat dasselbe dies dem bergfahrenden Dampfschiffe bekannt zu geben, und zwar bedeuten:

Ein Pfiff: Ich gehe nach Steuerbord.

Zwei Pfiffe: Ich gehe nach Backbord.

Das bergfahrende Dampfschiff ist verpflichtet, sich nach diesen Signalen zu richten. Ertönt kein Signal, so erfolgt das Ausweichen nach den internationalen Ausweichregeln.

Schiffe im Yang-tse-kiang.

Der Schiffsverkehr im Yang-tse-kiang kann mit Hinblick auf die zahllosen Dschunken ein außerordentlich reger genannt werden. Dampfschiffe verkehren zwar der Zahl nach nur wenige, dafür jedoch sehr häufig, wie die Zahlen der in den einzelnen Tractatshäfen jährlich ein- und auslaufenden Dampfer beweisen. Auch ist die Zahl der Flussdampfer von Jahr zu Jahr im Zunehmen begriffen.

Die nachfolgenden Angaben über den Schiffsverkehr im Yang-tse-kiang beziehen sich selbstverständlich nur auf die Strecke oberhalb der Mündung

des Hwangpoo- (Wusung-) Flusses, da Shanghai mit seinem großartigen Schiffsverkehr für sich abgesondert betrachtet werden muss.

Im allgemeinen verkehren Kriegsschiffe nicht häufig im Yang-tse-kiang-Flusse; abgesehen von zahlreichen chinesischen Kanonenbooten machen im Jahre durchschnittlich 2—3 englische, 1—2 russische, 1 nordamerikanisches, sowie fallweise 1 französisches, deutsches oder italienisches Kriegsschiff die Flussfahrt nach Hankow. Die Reise nach Ichang wird nur ab und zu von einem englischen Kanonenboot unternommen. Von österreichisch-ungarischen Kriegsschiffen befuhr zum erstenmal S. M. Schiff Aurora den Yang-tse-kiang-Fluss bis Chinkiang im Jahre 1887,[1]) ferner S. M. Schiff Zrinyi im August 1890 bis Hankow.

Als die berühmten Klipper-Vollschiffe, deren Thee-Wettfahrten nach Europa alljährlich unmittelbar nach der ersten Thee-Ernte stattfanden, von den Dampfschiffen abgelöst wurden, gieng im Jahre 1868 als erster Theedampfer der Far-East bis Hankow. Sofort begann im Flusse ein sehr reger Dampferverkehr; vom Jahre 1880 an begann derselbe jedoch ebenso rasch wieder abzunehmen. Heutzutage ist es nicht mehr rentabel, Seedampfer die 600 Meilen lange gefährliche Stromfahrt machen zu lassen und hiefür das theuere Lotsengeld von zumindest 1000 Dollars zu zahlen, umsomehr, als die heutigen Theedampfer nicht mehr Eildampfer sind, sondern gewöhnlich nur 10—11 Meilen fahren.

Der Thee wird immer mehr auf billigere und bequemere Art durch Flussdampfer nach Shanghai gebracht und erst von dieser Stadt aus mittels Seedampfern weiter verführt.

Die Zahl der Theedampfer hat in den letzten Jahren folgendermaßen abgenommen:

Im Jahre 1884 luden zu Hankow noch 20 Seedampfer Thee ein, im Jahre 1887 thaten dies nur mehr 9 Dampfer von 15 850 *t* für London und 6 Dampfer von 11 250 *t* für Odessa. Im Jahre 1889 nahmen zu Hankow 6 Dampfer von 10 341 *t* Theeladungen für London und 6 Dampfer von 10 448 *t* für Odessa.

Die Zahl der — zumeist deutschen — Dampfer, welche in Chinkiang und Wuhu Reis für Canton laden, zeigt keine besonderen Schwankungen.

Die Zahl der Flussdampfer hat hingegen bisher alljährlich zugenommen. Die regelmäßige Dampfschiffahrt zwischen Shanghai und Hankow wurde im Jahre 1864 eröffnet. Lange Zeit hindurch blieb die Schiffahrt im Yang-tse-kiang-Flusse Monopol dreier großer Schiffahrts-Unternehmungen. Erst in den letzten Jahren haben auch andere Schiffahrtsgesellschaften, und zwar sofort mit sehr günstigem Erfolge, versucht, Dampfer, obzwar von kleineren Dimensionen (hierunter auch welche unter österreichisch-ungarischer und deutscher Flagge), im Flusse fahren zu lassen.

Am lohnendsten ist die Beförderung chinesischer Passagiere, da, obzwar nahezu täglich ein Dampfer von Shanghai nach Hankow, sowie *vice-versa* abgeht, fast jeder dieser Dampfer pro Fahrt circa 1000 chinesische Passagiere von und zu den einzelnen Stationen befördert. In dieser Beziehung stehen der Concurrenz noch gute Aussichten offen.

---

[1]) Siehe *Schiffsstation in Ostasien*", pag. 256.

Gegenwärtig befahren die Dampfer der nachstehenden Gesellschaften den Yang-tse-kiang-Fluss:

Flagge	Gesellschafts-Linie	Anzahl der Dampfer	Tonnengehalt
englisch	*China Navigation Cie.,* (Butterfield & Swire)	3	5 210
"	*Indo-China Steam Navigation Cie.,* (Jardine & Mattheson)	4	3 493
"	Geo Mac Bain & Cie.	2	1 332
"	Buchheister & Cie.	2	492
"	Shanghai Mitchell Cie.	2	?
deutsch	J. Baessler	1	423
chinesisch	*China Merchant Steam Navigation Cie.*	4	6 535

Die einzelnen Dampfer der obangeführten Gesellschaftslinien heißen:

Gesellschafts-Linie	Name des Dampfers	Art des Motors
China Navigation Cie. (Butterfield & Swire)	*Nganking,* *Shanghai,* *Peking*	Raddampfer
Indo-China Steam Navigation Cie., (Jardine & Mattheson)	*Yuen-woo* *Taiwoo* *Fuhwoo* *Kongwoo*	Schraubendampfer
Geo Mac Bain & Cie.	*Suhr* *W. C. de Vries*	"
Buchheister & Cie.	*Paho* *Paosching*	"
Shanghai Mitchell Cie.	*Chang-ou* *Ella*	"
J. Baessler	*Wha-ou*	"
China Merchant Steam Navigation Cie.	*Kiang-Yu* *Kiang-Fu* *Kiang-Yung* *Kiang-Woo*	Raddampfer

Der bisher unter österreichisch-ungarischer Flagge (Exfirma: Samuel Krips) gefahrene Dampfer Auschin-Maru wurde am 2. October 1890 wegen

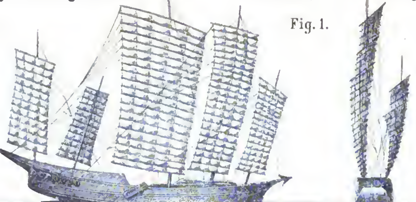
THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS

Digitized by Google

Dschunken im Yangtse-kiang-Flufse.

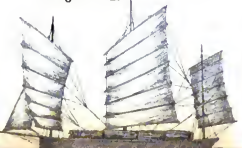
Nach der Natur skizzirt
vom
k. u. k. Linienschiffs-
Lieutenant
E. v. Friedenfels.





Fünfmastige Shanghaier Dschunke.

Fig. 1.



Dschunke nach europäischer Bauart.

Fig. 2.

Dschunke auf dem Poyang-See.

Fig. 3.

Digitized by Google

Dschunken im Yangtse-kiang-Flufse.

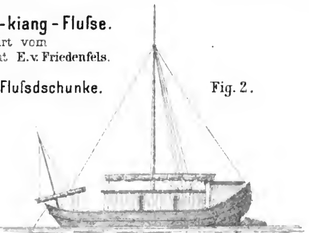
Nach der Natur skizzirt vom
k. u. k. Linienschiffs-Lieutenant E. v. Friedenfels.

Zweimastige Hankower Flufsdschunke.

Fig. 1.

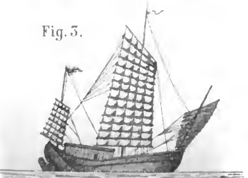


Fig. 2.



Ningpoer Kohlendschunke.

Fig. 3.



Schmugglerdschunke
welche entzwei gesägt, und in den Uferschlamm gesteckt wurde.

Fig. 4.



Lith. Anst. v. Th. Bannwarth, Wien

Crida des Rheders gerichtlich veräußert. Auf der Strecke Hankow-Ichang verkehren nachbenannte Dampfer:

Gesellschafts-Linie	Name des Dampfers	Tonnen Depla-cement	Art des Motors
China Merchant Steam Navigation Cie.,	*Kiangtung*	583	Raddampfer
	Kuching	304	
Indo-China Steam Navigation Cie. (Jardine & Matheson)	*Yling* (engl. Flagge)	131	

Der Versuch, die Dampfschiffahrt im Yang-tse-kiang-Flusse weiter stromauf bis Chung-king auszudehnen, ist gegenwärtig vollkommen aufgegeben worden.

Zu den merkwürdigsten Fahrzeugen, welche die Meere und Flüsse der Erde befahren, gehört unstreitig die Dschunke (chinesisch *tchouan* = Fahrzeug). Der streng conservative Sinn der Chinesen zeigt sich hierin wohl am markantesten, denn aus allen Beschreibungen ist ersichtlich, dass die Dschunken vor 1000 Jahren dieselbe Bauart und Einrichtung hatten, wie diejenigen, welche heutzutage im ganzen chinesischen Reiche noch gebaut werden.

Die Dschunken sind flach und kastenartig gebaut, besitzen ein sehr hohes Achterdeck, sowie einen niederen abgestumpften Vordertheil. Hiedurch erhalten diese Fahrzeuge eine ebenso phantastische als unbehilfliche Form und sind unfähig bei schlechtem Wetter die See zu halten. Bemerkenswert ist hingegen der Umstand, dass die Dschunken schon seit jeher mit 15—20 wasserdichten Abtheilungen erbaut werden, welcher sehr zweckentsprechenden Einrichtung erst in den letzten Jahrzehnten in Europa die gebürende Aufmerksamkeit geschenkt wurde, als der zunehmende Eisenschiffbau und die stets wachsenden Collisionsgefahren dies zur unabweislichen Nothwendigkeit machten.

Die Deckplanken der Dschunken liegen zumeist nicht parallel zur Schiffsaxe, sondern senkrecht auf dieselbe.

Die Anzahl der Masten variirt zwischen 1 und 5, die äußersten Masten stehen so weit als möglich vorne, bezw. achter. Ferners stehen die einzelnen Masten unter ganz beliebigen Winkeln gegen einander geneigt, sowie nicht in der Längenachse des Schiffes, sondern sie sind beiderseits, nahe den Bordwänden placirt.

Im Yang-tse-kiang-Flusse verkehren die folgenden Dschunkengattungen:

1. Die fünfmastige Shanghaier Dschunke (Tafel A, Figur 1). Dieselbe ist eigentlich mehr ein Seefahrzeug und wird im Flusse nur bis Chinkiang angetroffen.

2. Die dreimastige Ningpo-Dschunke (Tafel B, Figur 3). Dieselbe verfrachtet zumeist Kohle.

3. Die Poyang-See-Dschunke (Tafel A, Figur 3) zeichnet sich durch ganz besonders flache Bauart, sowie eine abgerundete Deckhütte zur Aufnahme einer Deckladung aus.

Am häufigsten sieht man im Flusse die zweimastige Hankower Dschunke (Tafel B, Figur 1 und 2). Dieselbe ist die einzige unter allen chi-

nesischen Dschunken, welche am Buge vorne nicht die gemalten großen Augen aufweist, welche man als eine Charakteristik der chinesischen Dschunken anzusehen gewöhnt ist.

Hie und da sieht man Dschunken, deren Körper nach europäischer Art gebaut, die aber chinesisch bemastet, betakelt und besegelt sind. (Tafel A, Figur 2.)

In früherer Zeit gab es auch zahlreiche Kriegsdschunken; dieselben sind gegenwärtig dem Zolldienste zugewiesen und kreuzen an den Küsten, sowie in Flüssen gegen den sehr ausgedehnten Schmuggelhandel. Diese Schiffe zeigen eine sehr stattliche Form, hohe, ordentlich gehaltene Takelung, und führen auf Deck Batterien von 1 bis zu 8 kleinen Vorderladgeschützen.

Dschunken, welche beim Schmuggeln ertappt werden, werden auf eine sehr originelle, echt chinesische Art hiefür bestraft. Diese Fahrzeuge werden nämlich mitten entzweigesägt und eine Hälfte an der letzten Stelle ihrer gesetzwidrigen Thätigkeit als Warnungszeichen in den Uferschlamm gesteckt.

Eine am Schiffskörper angeschlagene Inschrift gibt das begangene Verbrechen sammt der vom Eigenthümer und Bemannung erlittenen Bestrafung an, und warnt andere vor ähnlichen Handlungsweisen.

Eine derart behandelte Schmugglerdschunke ist gegenüber der Stadt Taiping-fu, am linken Yang-tse-kiang-Ufer bereits länger als zwanzig Jahre zu sehen (Tafel *B*, Figur 4).

Der Yang-tse-kiang wird von zahllosen Dschunken befahren. Dieselben kreuzen bei der Fahrt stromab, bei Gegenwind, im stärksten Stromstriche in kurzen Borden. Bei der Fahrt stromauf halten sie sich mit günstigem Winde hart am Ufer, soweit geradlinige Flusstrecken in Betracht kommen, sonst aber steuern sie in der äußeren Flussbiegung, woselbst nur schwache Strömung, häufig sogar Gegenströmung vorhanden ist. Bei frischem Winde erreichen sie hier so gute Fahrt, dass manche von ihnen von der mit allen Kesseln gegen den Strom aufdampfenden Corvette Zrinyi nur sehr langsam überholt werden konnten.

Die äußere Haltung der Dschunken ist sehr nachlässig, mit wenigen Ausnahmen haben dieselben zumeist zerfetzte Segel. Nur wenige dieser Fahrzeuge führen die neue viereckige, oder die alte dreieckige, gelbe chinesische Flagge mit dem blauen Drachen; die meisten führen ganz beliebig gemusterte bunte Flaggen und Wimpel, wobei im allgemeinen die rothe Farbe vorherrscht.

Namentlich in den Morgenstunden sieht man an beiden Flussufern eine endlose Reihe von Dschunken hintereinander stromauf segeln.

Die Brisen streichen tagsüber zumeist von der See weit ins Land hinein, sind daher für die Fahrt stromauf günstig.

Die zahllosen *Creeks* und Canäle werden ebenfalls von Dschunken befahren; so sieht man meilenweit im ebenen Terrain, vom Ufer entfernt oder zwischen hohem Schilf, Dschunken segeln. Der Riemen bedienen sich die Dschunkenfahrer nur sehr selten; bei ungünstigen Winden zieht man es vor, zu ankern.

Unter den übrigen den Yang-tse-kiang befahrenden Fahrzeugen sind vor allem die zahllosen *Sampans* zu erwähnen, welche von einem einzigen Manne mittels eines Heckruders sehr rasch gegen die starke Strömung gerudert, sowie gesteuert werden. Häufig dienen diese Fahrzeuge einer ganzen

Familie als Wohnstätte, und es hat sich bei den meisten Orten durch Anhäufung solcher Fahrzeuge eine Colonie der ärmsten Bevölkerung an einem zugewiesenen Platze, zumeist im nichtströmenden Wasser, einer *Creek*-Mündung u. dergl. angesiedelt.

Zwischen den beiderseitigen Flussufern verkehren an zahlreichen Stellen Überfuhrplätten, gewöhnlich unter Segel, und fast immer in beängstigender Weise überfüllt.

Vom oberen Yang-tse-kiang-Flusse treiben Floßhans-Colonien stromab. Dieselben bestehen aus mehreren aneinander gebundenen Flößen, auf welchen aus Holzbrettern gezimmerte Hänschen errichtet sind. Solche Fahrzeuge sind gewöhnlich 100 *m* lang und 20 *m* breit. Dieselben werden durch 20—30 Chinesen stromab gesteuert, haben Holzladungen an Bord und werden sammt den letzteren in holzarmen Gegenden verkauft.

Schließlich sind noch die sogenannten „*Houseboats*“ der Europäer, sehr comfortable, zum Wohnen eingerichtete Reise- und Jagdfahrzeuge, sowie die zahlreichen Dampfbarkassen der *Taotais*, Ortsvorstände, sowie anderer Mandarine zu erwähnen.

Die Fischerboote ankern beim Fischen gewöhnlich in einer langen Linie senkrecht auf die Stromrichtung, oft den halben Strom absperrend. Zwischen je zwei benachbarten Booten ist ein Netz gespannt. Nachtsüber führt jedes dieser Boote beim Fischen ein Pechfeuer am Buge.

Distanzen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Entfernung der Hauptorte im Fahrwasser in englischen Meilen.

.	Yang-tse-kiang-Mündung									
.	47	Shanghai								
.	61	14	Woosung							
.	203	156	142	Chin-kiang-fu						
.	248	201	187	45	Nanking					
	298	251	337	95	50	Wuhu				
	491	444	430	288	243	140	Kiukiang			
	631	584	570	428	383	333	140	Hankow		
	1001	954	940	798	753	703	510	370	Ichang	
	1250	103	1189	1047	1042	992	799	659	289	Chungking.

Communicationen.

Straßen. Wie im ganzen chinesischen Reiche sind auch die Straßen, welche die Uferorte am Yang-tse-kiang-Flusse miteinander, sowie mit dem Hinterlande verbinden, nicht sehr zahlreich und befinden sich größtentheils in elendem unfahrbarem Zustande.

Canäle. Die Bevölkerung Chinas hat seit jeher den Hauptwert auf Wassercommunicationen gelegt, für deren Anlage sich das ebene Flussthal des unteren Yang-tse-kiang vorzüglich eignet, und ist daselbst auch eine Unzahl natürlicher *Creeks*, sowie künstlicher Canäle vorhanden, welche sich meilenweit

ins Land erstrecken, oft zwei sehr entfernte Stellen des Stromes miteinander verbindend; so führt beispielsweise ein solcher Canal von Shanghai bis Wuhu.

Das größte Kunstwerk in dieser Beziehung ist der sogenannte Kaiser-Canal. Derselbe führt von Peking nach Süden, durchkreuzt bei Chinkiang den Yang-tse-kiang und mündet in der Nähe von Ningpo bei der Stadt Wang-chau in das chinesische Meer. Derselbe wurde zu dem Zwecke angelegt, um der Landeshauptstadt die reichen Bodenproducte der südlichen Provinzen auf einem anderen als dem gefährlichen Seeweg zuzuführen, ist jedoch derzeit größtentheils versandet und unbenützbar.

Dämme. Schutzdämme sind fast an allen ebenen niederen Uferstellen des Unterlaufes vorhanden; dieselben sind jedoch ohne einheitlichen Plan erbaut worden, hängen mit einander nicht zusammen, sind schwach, nieder und so schlecht angelegt, dass sie ihren eigentlichen Zweck, das Hinterland vor Überschwemmnngen zu schützen, nicht erfüllen.

Wo Dämme bestehen, bilden dieselben auch ein Communicationsmittel.

Postwesen. Die Beförderung von Passagieren, sowie der Post wird durch die Dampfer der einzelnen Flussgesellschaften besorgt. In den Tractathäfen bestehen englische, französische, deutsche nnd japanische Postämter, welche die gesammelten Briefe mit den betreffenden Briefmarken frankirt, weiterbefördern. Mit Ausnahme des Sonntags geht täglich ein Dampfer von Shanghai nach Hankow und vice-versa ab.

Nach und von chinesischen Orten, welche von den Dampfern nicht berührt werden, erfolgt die Beförderung der Post nnd der Passagiere durch einheimische Dschunken. Dasselbe gilt anch für die Strecke zwischen Hankow und Ichang, woselbst eigene Postdschunken regelmäßige Fahrten unternehmen. Bei ungünstigem Winde und starker Strömung benöthigen dieselben für die Fahrt stromauf bis Ichang häufig acht oder mehr Tage.

Telegraphenwesen. Telegraphenlinien, welche ihren Anschluss an das Welt-Telegraphennetz in Shanghai haben, durchziehen das ganze chinesische Reich. Die Tractatshäfen am Yang-tse-kiang-Flnsse sind ebenfalls durch eine solche Linie mit einander verbunden, welche sich oberhalb Chung-king landeinwärts fortsetzt. Von dieser Linie zweigt eine zweite, nach Peking führende Hauptlinie bei Chinkiang ab. Den Dienst als Telegraphenbeamte besorgen bei den genannten Linien ausschließlich Chinesen.

Unterhalb Hankow wird der Strom an drei Stellen von Telegraphenkabeln durchzogen, und zwar:

1. In der Flussenge Kiang-Yin, 82 Meilen stromauf von Wusung;
2. beim Tractatshafen Ching-kiang, und
3. in der Flussbiegung oberhalb der Insel Jocelyn, 324 Meilen stromauf von Wusung, circa 9 Meilen unterhalb der großen Stadt Nganking. An lotzterem Orte sind die Stellen, woselbst die Telegraphenlinie ins Wasser führt, an beiden Ufern deutlich wahrzunehmen.

Enropäische Niederlassnngen.

In jedem Tractatshafen Chinas ist außerhalb der znmeist von einer Mauer umgebenen Chinesenstadt, jedoch in deren unmittelbaren Nähe, ein *Settlement*, oder eine Concession zur Besiedelung der Fremden (fast dnrchgehends Europäer nnd Amerikaner) gelegen.

Google

Nahezu sämmtliche dieser Fremdenniederlassungen sind nach einheitlichem Plane erbaut und sehen sich daher, mit geringen localen Abweichungen, welche durch Terrainverhältnisse bedingt werden, im Äußeren ziemlich ähnlich.

Nahezu jedes *Settlement* besitzt einen breiten Uferquai (in Ostasien „*Bund*" genannt), welcher gewöhnlich von schattigen Baumalleen, sowie Rasenplätzen mit Ruhebänken geziert ist. Vor dem *Bund* sind die verschiedenen Hulks der den Fluss regelmäßig befahrenden Dampferlinien vertäut (gewöhnlich 3—6); diese Hulks dienen den bezüglichen Dampfern sowohl als Anlegeschiffe, ferner auch als Depôts für die zollämtlich bereits behandelten, der Verschiffung harrenden Waren. Am *Bund* liegen die schönsten Gebäude, *Bungalows* in luxuriösem Stile erbaut und mit großen Balkonen, Veranden, sowie luftigen Säulengängen geziert.

Jedes dieser Gebäude ist von einem zwar kleinen, aber sehr sorgfältig gepflegten Garten umgeben, welcher gegen die Straße durch eine Steinmauer oder ein Eisengitter abgesperrt ist.

Die Straßen der *Settlements* schneiden sich meist unter rechten Winkeln; dieselben sind genügend breit angelegt, sehr rein gehalten und häufig auch mit Bäumen geziert.

Ein Nachtheil für Fremde, welche sich künftig in den *Settlements* niederlassen und Häuser erbauen wollen, ist der Umstand, dass aus Speculationsgründen das nicht gleich anfangs von Fremden erworbene Terrain innerhalb der *Settlements* an Chinesen verkauft wurde. Ankömmlinge müssen daher ihre Häuser entweder außerhalb der Niederlassungen bauen, oder vorerst den Chinesen um theures Geld den Grund wieder ablösen.

Die Amtswohnung des königlich britischen Consuls, welcher laut Übereinkommen in allen Yang-tse-kiang-Häfen auch die Interessen der österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen, sowie auch der Angehörigen mehrerer anderer Nationen vertritt, ist gewöhnlich das schönste Gebäude jedes *Settlements*.

Mit Ausnahme Wuhu's besitzt jede fremde Niederlassung am Yang-tse-kiang einen oder mehrere Clubs. Die in chinesischen Zolldiensten stehenden Fremden besitzen zumeist ihren eigenen Club, während die übrigen Fremden Mitglieder eines zweiten Clubs sind. Diese Clubs bilden namentlich für die Unverheirateten ein wahres Bedürfnis, da das sociale Zusammenleben der Fremden im übrigen nicht sonderlich gepflegt wird, ja häufig die wenigen, in einem Orte ansässigen Fremden nur geschäftlich mit einander verkehren. In den Clubs findet man eine große Auswahl von Zeitschriften in den Weltsprachen, ferner Kegelbahnen, Billards, sowie eine *Bar* mit Getränken und kaltem Buffet.

Im übrigen bildet die Jagd, welche namentlich in der Gegend zwischen Kiukiang und Wuhu sehr lohnend ist, die einzige Zerstreuung der Fremden.

Die Chinesenstädte am Yang-tse-kiang sind, dem Charakter sowie dem äußeren Ansehen nach, einander zum Verwechseln ähnlich. Innerhalb alter, verfallener Mauern eingeschlossen, liegen die Wohnhäuser der Bevölkerung. Die Straßen sind enge, winkelig, vollkommen planlos angelegt und stets von den unglaublichsten, ekelerregendsten Düften erfüllt, da aller Unrath morgens vor jede Hausthür geschafft wird und daselbst geraume Zeit liegen bleibt, bevor die zu diesem Zwecke angestellten Kulis erscheinen, um denselben in riesigen irdenen Töpfen, welche sie zu je zwei an Stangen über die Schulter tragen, auf die Felder der Umgebung zu schaffen.

Digitized by Google

Dies, sowie der charakteristische intensive Baumwanzengeruch der Chinesen verleiht jeder Stadt eine eigenthümliche sehr widerliche Atmosphäre, welche bei Passirung einer Chinesenstadt in der Flussfahrt sich schon auf große Entfernung wahrnehmbar macht.

Außerhalb der Mauern der Chinesenstadt, in unmittelbarer Nähe der Fremdenniederlassungen, häufig auch in den letzteren selbst, liegen die Geschäftslocale der Chinesen, in einer etwas besser gehaltenen, jedoch nach europäischen Begriffen immer noch erbärmlichen Straße.

Die Chinesen ziehen die Besiedelung der Fremdenniederlassungen dem Wohnen in der Chinesenstadt hauptsächlich aus dem Grunde vor, weil sie in den ersteren der Jurisdiction des englischen Consuls unterstehen, somit nicht den barbarischen Strafweisen unterliegen, welche die eigenen Gerichtsmandarine über dieselben verhängen.

Die Befestigungen am Yang-tse-kiang-Flusse.

In richtiger Würdigung der hervorragenden Bedeutung der großen Wasserstraße des Yang-tse-kiang wurde der Anlage von Fortificationen und Flusssperren an strategisch günstigen Plätzen seit jeher eine große Obsorge zugewendet.

An zahlreichen Uferstellen sieht man Ruinen alter Befestigungen, während die der Anlage von Flusssperren günstigen Stromengen durch Erbauung zahlreicher starker Forts auch in neuester Zeit gut verwertet wurden.

Die stärksten Flusssperren liegen im Unterlaufe des Flusses und sind zum Schutze der großen Städte Chinkiang und Nanking, hauptsächlich jedoch zur Vertheidigung des Kaiser-Canales bestimmt; es sind dies die Befestigungen bei Kiang-Yin, bei der Chussan-Pagode, sowie bei Yen-tse-Ke, endlich im *Silver Island*-Passe.

Von den zahlreichen übrigen Befestigungen sind nur mehr jene der *Two Pillars* (zum Schutze Wuhu's), ferner die Sperre der Einfahrt in den Poyang-See bei Hukau (unterhalb Kiukiang), endlich der „Eiserne Thorpass" *Splitt-Hill* (chinesisch *Pwanpien-shan* genannt) von Bedeutung.

Die zahlreichen übrigen, an beiden Ufern des Flusses stehenden Forts sind meist nur Erdwerke von geringer Wandstärke, welche zum Theil auch unbestückt sind. Gegen die Unbilden der Witterung sind die meisten Forts nur durch Strohdächer geschützt.

Die nachstehende Tabelle stellt sämmtliche Befestigungen im Unterlaufe des Yang-tse-kiang von der Mündung bis Hankow dar, wobei jedoch die Mauern, welche nahezu jede Chinesenstadt umgeben, als fortificatorisch wertlos, nicht mit aufgenommen erscheinen:

Meilen oberhalb Woosung	Fluss-sperre	Name	Rechtes Ufer	Linkes Ufer
0	.	Woosung-Forts	1 großes, 2 kleine Forts mit 24 Geschützen	.
1.5	.	*Paou-Shan-Point*	1 großes Fort	.
5	.	?	1 neues Fort	.
80	I.	Kiang-Yin	2 große, 4 kleine Forts mit 67 Geschützen	3 kleine Forts mit 15 Geschützen
127	II.	Chussan-Pagode	2 große, 2 kleine Forts mit 20 Geschützen	1 kleines Fort
140	.	*Silver Island*-Pass	Eine casemattirte Strandbatterie mit 18 Vavasseur-Geschützen	Eine Batterie auf *Silver Island*, mit 6 Vavasseur-Geschützen
173	III.	Yentse-ke	3 neue Forts mit 19 Geschützen	1 kleines Fort
185	.	Nanking	3 Batterien	1 kleines Fort
225	IV.	*Two-Pillars*	1 großes Fort	"
324	.	Oberhalb *Jocelyn-Island* (Telegraphen-Kabel-Übersetzung	ein im Bau begriffenes großes modernes Fort	Etwas stromauf 2 Batterien
402	V.	Hukau; Einfahrt in den Poyang-See	2 neue Steinforts und 1 Tempelfort mit 6 Geschützen	.
416	.	Kiukiang-Pagode	3 neue Forts mit 12 Geschützen	.
452	VI.	*Splitt-Hill* (das Eiserne Thor des Yang-tse-kiang) Pwanpien-shan	1 neues Fort mit 9 Geschützen, 3 Batterien mit 27 Geschützen	Eine Batterie mit 8 Geschützen
555	.	Wuchang	.	3 neue Forts

Digitized by Google

Aus der vorstehenden Tabelle ist ersichtlich, dass die Hauptbefestigungen des Yang-tse-kiang sämmtlich am rechten Ufer liegen, wozu sich dasselbe auch besser eignet, da dasselbe fast durchwegs bergig und meist höher ist, als das meistentheils ebene linke Ufer.

Der Vollständigkeit halber sind in der nachfolgenden Tabelle sämmtliche an den Ufern des Yang-tse-kiang von der Mündung stromauf bis Hankow liegenden Städte aufgezählt, welche von Mauern umgeben sind, was in China als das Zeichen einer autonomen Stadt gilt.

Meilen oberhalb Woosung	Rechtes Ufer	Linkes Ufer
82	Kiang-Yin	.
142	Chinkiang fu	.
157	.	Ichang
186	Nanking	.
220	Taiping-fu	.
235	Wuhu	.
282	.	Chachau
295	Tatung	.
333	.	Nganking
353	Tunglin	.
383	King-tse-shan	.
402	Hukow	.
417	Kiukiang	.
465	.	Kichow
505	Wuchang-kien	.
508	.	Whangchau
553	.	Hankow
555	Wuchang-fu	.

Auch aus dieser Tabelle ist ersichtlich, dass sowohl nach der Zahl als auch der Bedeutung der hervorragendsten Städte dem rechten Yang-tse-kiang-Ufer die größere Wichtigkeit zukommt.

Von den am linken Stromufer liegenden Städten ist Hankow erst in neuerer Zeit als Vertragshafen zu Bedeutung gelangt; im übrigen sind daselbst nur noch Ichang als Hauptsalzstation, sowie Nganking hervorragende Städte.

Digitized by Google

In militärischer Beziehung ist die Stadt Wuchang-fu, gegenüber Hankow, am bedeutendsten; dieselbe ist eine vollkommene Militärstadt und soll nach den wahrscheinlich übertriebenen chinesischen Angaben von 4000 Geschützen vertheidigt werden.

Nächst Wuchang-fu ist die Stadt Chinkiang von großer militärischer Bedeutung. Die Rekruten aus den Provinzen Hupeh, Honan sowie Ngan-huei, den Stammprovinzen der chinesischen Armee, bekommen zu Chinkiang ihre erste militärische Ausbildung, wonach sie erst in andere Provinzen den verschiedenen Bannern zugetheilt werden.

Zur Unterbringung der Soldaten liegen in der Nähe der mit Militärgarnisonen betheilten Orte, sowie der Fortificationen, mehrere befestigte Lager (*Camps*). Dieselben sind gewöhnlich von einer hohen, kannelirten, viereckigen Mauer umgeben, innerhalb welcher, eng aneinander gedrängt, die einzelnen Baracken stehen. In den letzteren wohnen die Soldaten sammt ihren Frauen und Kindern. Vor dem Haupteingange jedes *Camps* liegt zumeist ein Exercirplatz.

Ein solches *Camp* ist zur Aufnahme eines Bataillons (circa 4—500 Mann) berechnet.

Vor dem Haupteingange stehen zwei hohe Mandarinflaggenstangen, welche auf halber Höhe einen hölzernen Korb tragen. Bei feierlichen Anlässen werden auf diesen Flaggenstangen die Banner des betreffenden Truppenkörpers (gewöhnlich ein rothes Banner mit weißer Inschrift) gehisst.

Die Besichtigung dieser befestigten Lager wurde den Schiffsangehörigen der Zrinyi nirgends gestattet.

Chinesisches Begrüßungs-Ceremoniel fremder Kriegsschiffe beim Passiren von Forts am Yang-tse-kiang-Flusse.

Die Forts am Yang-tse-kiang-Flusse pflegen zuweilen passirende Kriegsschiffe befreundeter Mächte durch einen Salut von drei Kanonenschüssen zu begrüßen. Dies geschieht jedoch keineswegs immer, häufig erwarten dieselben diesen Salut als Gebür von Seite des passirenden Kriegsschiffes. Da die Chinesen sehr viel Bedeutung auf die Einhaltung dieser Förmlichkeit legen, derart, dass dieselben ihr ganzes Entgegenkommen in jeder Beziehung von dem Leisten oder Nichtleisten dieses Salutes abhängig machen, pflegen die Kriegsschiffe der meisten Nationen, welche den Yang-tse-kiang befahren, beim Passiren der Kiang-Yin-Forts einen Salut von drei Kanonenschüssen abzugeben, falls derselbe nicht früher von Seiten der genannten Forts erfolgen sollte.

Distanzen auf dem Yang-tse-kiang.

Von der Mündung bis Shanghai.

Shanghai					
14	Woosung Boje				
30	16	Kiu Toan Leuchtschiff			
44	30	14	Tungsha Leuchtschiff		
66	52	36	22	Gutzlaff	
78	64	48	34	12	Rugged Island.

Digitized by Google

Shanghai bis Ching-kiang.

Shanghai														
14	Woosung Boje													
20	6	Sloping-Clump												
35	21	15	Lao Point											
44	30	24	9	Centaur Boje										
51	37	31	16	7	Plover Point									
59	45	39	24	15	8	Sungshan Boje								
68	54	48	33	24	17	9	North Tree Boje							
82	68	62	47	38	31	23	14	Kushan Bake						
96	82	76	61	52	45	37	28	14	Kiang Yin Point					
112	98	92	77	68	61	53	44	30	16	Bate Point Bake				
126	112	106	91	82	75	67	58	44	30	14	Pottinger J. Bake			
136	122	116	101	92	85	77	68	54	40	24	10	Cinnimu Creek		
148	134	128	131	104	97	89	80	66	52	36	22	12	Calliope Bake	
156	142	136	121	112	105	97	88	74	60	44	30	20	8	Ching-kiang.

Ching-kiang bis Kiukiang.

Ching-kiang																						
12	Betbune Point Bake																					
31	19	Mud Fort Bake																				
45	33	14	Nanking																			
58	46	27	13	Sanshan																		
68	56	37	23	10	Rosina Rock																	
79	67	48	34	21	11	Wade J. Bake																
86	74	55	41	28	18	7	Pillars															
95	83	64	50	37	27	16	9	Wuhu														
109	97	78	64	51	41	30	23	14	Haines Point Bake													
124	112	93	79	66	56	45	38	29	15	Pantseki												
134	122	103	89	76	66	55	48	39	24	10	Two Fathom Creek											
143	131	112	98	85	75	64	57	48	34	19	9	Walled Village										
155	143	124	110	97	87	76	69	60	46	31	21	12	Tatung									
169	157	138	124	111	101	90	83	74	60	45	35	26	14	Fitzroy J. Bake								
182	170	151	137	124	114	103	96	87	73	58	48	39	27	13	Taitsechi							
199	187	168	154	141	131	120	113	104	90	75	65	56	44	30	17	Nganking Pagoda						
211	199	180	166	153	143	132	125	116	102	87	77	68	56	42	29	12	Christmas J. Bake					
221	209	190	176	163	153	142	135	126	112	97	87	78	66	52	39	22	10	Tungliu Pagode				
238	226	207	193	180	170	159	152	143	129	114	104	95	83	69	56	39	27	17	Dove Pt. Bake			
253	241	222	208	195	185	174	167	158	144	129	119	110	98	84	71	54	42	32	15	Little Orphan		
273	261	242	228	215	205	194	187	178	164	149	139	130	118	104	91	74	62	52	35	20	Otter Pt. Bake	
288	276	257	243	230	220	209	202	193	179	164	154	145	133	119	104	89	77	67	50	35	15	Kiukiang.

Kiukiang bis Hankow.

Kiukiang												
16	Hunter Island											
26	10	Wusueh										
35	19	9	Splitt Hill									
45	29	19	10	Ruined Fort								
62	46	36	27	17	Cocks Head							
71	55	45	36	26	9	Collinson J. S. Point						
82	66	56	45	37	20	11	Yankee Point					
91	75	65	56	46	29	20	9	Whangchau				
100	84	74	65	55	38	29	18	9	Gravener J. S. Point			
115	99	89	80	70	53	44	33	24	15	Porpoise Bluff		
124	108	98	89	79	62	53	42	33	24	9	Yanglow	
140	124	114	105	95	78	69	58	49	40	25	16	Hankow.

Digitized by Google

Hankow bis Ichang.

Hankow																
7	Keun-kau															
19	12	Kwa-mad-chiu														
26	19	7	Mei-tau-chu													
44	37	25	18	Pae-chu												
57	50	38	31	13	Haw-chiu-kwang											
75	68	56	49	31	18	Lung-kau										
93	86	74	67	49	36	18	Sing-ti									
115	108	96	89	71	58	40	22	Kiu-ho-kow								
128	121	109	102	84	71	53	35	13	Pagoda Village							
136	129	117	110	92	79	61	43	21	8	Sze-pa-kau						
146	139	127	120	102	89	71	53	30	18	10	Fau-cha					
157	150	138	130	113	100	82	64	41	29	21	11	Low Point				
167	160	148	140	123	117	92	74	51	39	31	21	10	Shan-ky-wan			
184	177	165	157	142	134	109	91	68	56	48	38	27	17	Sin-ho-kau		
193	186	174	166	151	143	118	100	77	65	57	47	38	26	9	Lin-ki-kau	
205	198	186	178	163	155	130	112	89	77	69	59	50	38	21	12	Tiau-hien-kau.

Tiau-hien-kau															
14	Frances Point														
21	7	Parses Point													
34	20	13	Shipper Point												
43	29	22	9	Sunday Island											
56	42	35	22	13	Ho-heue										
69	55	48	35	26	13	Tuh-ke-chew									
82	68	61	48	39	26	13	Sha-sze								
98	84	77	64	55	42	29	16	She-tau-sze							
108	94	87	74	64	52	39	26	10	Broad Point						
117	103	96	83	74	61	48	35	19	9	Tung-tse					
127	113	106	93	84	71	58	45	29	19	10	Grand Point				
133	119	112	99	90	77	64	51	35	25	16	6	Chikiang			
145	131	124	111	102	89	76	63	47	37	28	18	12	Etoo		
155	141	134	121	112	99	86	73	57	47	38	28	22	10	Tiger-teeth-Gorge	
165	151	144	131	122	109	96	83	67	57	48	38	32	20	10	Iohang.

Betonnung des Yang-tse-kiang-Flusses.

Seemeilen unterhalb Woosung	Zugehöriges Hafenamt	Leuchtfeuer	Fuß Seehöhe	Seemeilen sichtbar	Baken	Bojen
47		*Gutzlaff*-Insel, fest weiß	270	20	—	*Ariadne-Rock*, selbstthätige Signalboje
—		*Nord-Saddle*-Insel, Blinkfeuer, 1 Minute weiß...	273	24	—	—
28		*Tungsha*-Leuchtschiff, Blinkfeuer 1/2 Minute weiß	40	11	—	*Middle-Ground* Lower Buoy *Middle-Ground* Upper „
35		*Shaweishan*, fest weiß ..	229	22	—	—
15		*Kintoan*-Leuchtschiff, fest weiß	35	11	*Kintoan-Bake*, rechtes Ufer	—
		Lismore-Wrack, Leuchtschiff, fest weiß	—	1	*Woosung*-Inner-Bar-Bake, rechtes Ufer	*Lismore* Wrackboje
—		*Woosung*, weiß, roth, grün	50	weiß 12 roth 8 grün 5	—	—
10		—	—	—	*Drinkwater*-Point, Südende der Tsungmiug-Insel	*Woosung-Spit*-Boje
Seemeilen oberhalb Woosung	Shanghai					
		Woosung-Inner-Bar, fest weiß	—	2		—
3						*Bush*-Insel, roth und schwarz vertical gestreifte Boje mit schwarzem Korb
23						*Deves-Nest*, rothe Boje mit schwarzem Korb
22						*Triumph-Bank*, schwarze Boje mit schwarzem Korb
28						*Acteon*-Boje, roth mit schwarzem Korb
29					*Centaur Crossing*	*Centaur-Lower*, schwarz mit schwarzem Korb
31						*Acteon-Shoal-Upper*-Boje, roth und schwarz vertical gestreifte Kegelboje mit schwarzem dreieckigen Korb
40						*Middle-Bank* schwarze Boje mit schwarzem Korb
41						*South-Bank*, schwarz mit schwarzem Cylinder
45					*Langshan Crossing*	*Langshan*-Boje, roth mit schwarzer Kugel
47						*Vine-Point-Lower*-Boje, roth mit schwarzem Kegel
48						*Waterman-Bank-Upper*-Boje, schwarz mit schwarzer Kugel

Digitized by Google

Seemeilen unterhalb Woosung	Zugehöriges Hafenamt	Leuchtfeuer	Fuß Seehöhe	Seemeilen sichtbar	Baken	Bojen
50	Shanghai				*Langshan Crossing*	*Vine-Point*-Boje, roth mit schwarzer Kugel
18					*Harvey-Point-Canal*	*North-Tree-Rock*-Boje, roth mit schwarzer Kugel
20						*South-East-Spit*-Boje, roth und schwarz vertical gestreift, mit schwarzer Raute
22						*Cone-Tree*-Boje, schwarzer Kegel, Boje mit schwarzer Kugel
25						*Fairway*-Boje, roth und schwarz horizontal gestreift, Kegelboje mit schwarzer Kugel
27						*North-East-Acteon*-Boje, schwarze Kegelboje mit schwarzer Kugel
Seemeilen oberhalb Woosung						
53	Chingkiang	*North-Tree-Bake*, L. U., fest weiß	65	7		
67		*Cooper-Bank*, L. U., fest weiß	51	7		
75		*Tung-loo-too*, L. U.. fest weiß	49	7		
98		*Bate-Point*, L, U., fest weiß	53	7		
113		*Rearer-Point* (Pottinger-Insel), fest weiß	52	7		
135		*Tantu*, R. U., fest weiß	75	7		
147		*Pei-sin-chow* (Deer-Insel), fest weiß	51	7		
155		*Bethune-Point*, (Deer-Insel) fest weiß	55	7		
173		*Mud-Fort*, L. U. fest weiß	55	7		
218		*Wade*-Insel fest weiß	52	7		
232		*Wuhu*, R. U., fest weiß	77	7		
248	Kiukiang	*Haines-Point*, R. U. fest weiß	34	7		
281		*Buckminster*-Insel, fest weiß	32	7		
306		*Fitzroy*-Insel, fest weiß	32	7		
317		*Tai-tszu-chi*-Rock, fest weiß	26	7		
320		*Kiang-Loong*-Wrack, Leuchtschiff, fest weiß	25	7		
321		*Heu-Point*, L. U. fest weiß	35	7		
336		*Eagle*-Insel, fest weiß	32	7		
343		*Christmas*-Insel, fest weiß	34	7		
358		*Spencer*-Rock, Leuchtschiff fest weiß	25	7		
368		*Dowe-Point*, fest weiß	32	7		

Anmerkung. R. U. = rechtes Ufer; L. U. = linkes Ufer.

Seemeilen unterhalb Woosung	Zugehöriges Hafenamt	Leuchtfeuer	Fuß Seehöhe	Seemeilen sichtbar	Baken	Bojen
388	Kiukiang	*Nord-East-Crossing*, fest weiß	34	7		
390		*Nord-East-Crossing*, Leuchtschiff	25	7		
402		*Otter-Point* (Lay-Insel), fest weiß	34	7		
406		—	—	—	*Lay*-Insel-Bake	
418		*Kiukiang-Rocks*, R. U., fest weiß	52	7		
437		*Esbern-Snare-Wrack*, fest weiß	6	2		
448	Hankow	*Li-yü-shan*, R. U., fest weiß	84	7		
455		*Low-Point*, R. U., fest weiß	43	7		
464		*Ruined-Fort-Rock*, fest weiß	31	4		
481		*Lee-Rock*, fest weiß	60	7		
489		*Collinson-Hunter*-Insel, Leuchtschiff, fest weiß	25	7		
495		*Collinson*-Insel, Leuchtschiff, fest weiß	25	7		
503		*Yanglow*, Leuchtschiff fest weiß	25	7		
519		*Gravener*-Insel, Leuchtschiff, fest weiß	25	7		
530		*Bouncer*-Insel, Leuchtschiff, fest weiß	25	7		

Anmerkung. R. U. = rechtes Ufer; L. U. = linkes Ufer.

Digitized by Google

10. Von Shanghai nach Ching-kiang.

Der Ankerplatz vor Shanghai wurde von S. M. Schiff Zainyi am 4. August um 1 Uhr 28 Minuten, nnter Führung des Flusslotsen und mit drei geheizten Kesseln verlassen. Um 3 Uhr 45 Minnten war man bei den Wusung-Forts angelangt, wo die Fahrt gestoppt und besprocheuermaßen der Territorialsalnt abgegeben wurde. Der Salut fand sofort die gebürende Erwiderung seitens eines der chinesischen Forts, woranf die Fahrt wieder anfgenommen wurde. Eine halbe Stunde später passirte man das Lenchtschiff der äußeren Wusungbarre und setzte von da an die Flussfahrt längs des rechten Stromufers fort. Man lief in den Confucius-Caual ein und verankerte die Corvette bei Einbruch der Dunkelheit bei Trinmph Buoy; die Kesselfeuer wurden über Nacht zurückgeschobeu.

Am 5. August wnrde um 4 Uhr 45 Minuten morgens der Anker gelichtet, die Acteon-Passage durchfahren und *Plover Point* um 7 Uhr morgens passirt; man erreichte *Langshan Crossing*, von wo die Fahrt nunmehr längs des linken Stromnfers fortgesetzt wurde. Es zeigte sich bald, dass die mit nur drei geheizten Kesseln zu erreichende Maschiuenkraft gegen die starke Strömung unzulänglich war; es mnsste demnach über eindringlichen Rath des Lotsen schon vor 11 Uhr vormittags auch der vierte Kessel in Betrieb gesetzt werden. Die Strömnng betrug nie unter $4^1/_2$—5 Meilen nnd das gegen dieselbe fahrende Schiff konnte selbst mit Ansnützung der ganzen zugebote stehenden Maschinenkraft höchstens eine Fahrt von 5 Meilen über dem Grunde erreichen. An Stellen, wo der Strom besonders stark oder durch die häufigen Wirbel sehr unregelmäßig war, gewann man mitunter kaum mehr als 2 Meilen Fahrt über dem Grunde. Die Flntströmung des Meeres machte sich hier nnr mehr durch eine Verminderung der Kraft des Gegenstromes fühlbar; eine gegen das Flussgefälle gerichtete Stromrichtung, als Folge der Flutwelle, konnte nnr bis etwa 26 Meilen oberhalb von Wusung constatirt werdeu.

Am Mittag des 5. August befaud sich die Corvette nächst *Kinshan Beacon*, um $5^1/_2$ Uhr nachmittags passirte man Kiang-yi-ki nnd eine Viertelstnnde nach 8 Uhr abends verankerte man das Schiff bei *Collinson Point*. Am folgeuden Tage wurde die Fahrt schon vor 4 Uhr morgens fortgesetzt. Nachdem aber bald dichter Nebel eiutrat, war man gezwungen, um 5 Uhr 10 Minuten wieder zu ankern. Eine Stunde später hatte sich der

Digitized by Google

Nebel genügend gelichtet, um die Fortsetzung der Fahrt zulässig zu machen. Um 8 Uhr 20 Minuten kam das Leuchtfeuer von *Pottinger Island* dwars und um die Mittagsstunde befand sich die Zrinyi bei dem *Customhouse* von Chang-sang-chau. Eine Viertelstunde nach 1 Uhr kam man an den *Silver Islands* vorüber und erreichte um $^1/_2$3 Uhr Ching-kiang, wo mit den beiden Buganker mit je zwei Scheckel Kette geankert und die Feuer abbrennen gelassen wurden.

Die Passage bei *Silver Island* dürfte nur mehr wenige Jahre für die Schiffahrt prakticabel bleiben; die starke Versandung dieses Canals wird den Strom zwingen, sich weiter nördlich einen Weg zu bahnen. Das weiter stromaufwärts liegende *Golden Island* war vor 50 Jahren durch eine Passage vom Ufer getrennt, durch welche der Hauptzug der Schiffahrt seinen Weg nahm; jetzt hängt das „Eiland“ mit dem Ufer zusammen und zahlreiche Ansiedelungen erheben sich auf der Stelle, welche früher die best schiffbare Passage war. —

Der Navigationsofficier der Zrinyi, Linienschiffslieutenant von Friedenfels, hat die Fahrt der Corvette auf dem Yang-tse-kiang zur Sammlung zahlreicher navigatorischer und militärischer Beobachtungsdaten benützt und auf dieselben jenes inhaltsreiche Elaborat gegründet, das die Basis für den vorhergehenden Abschnitt gegeben hat und welchem wir über die Strecke Shanghai-Ching-kiang noch die folgenden Details entnehmen.

Die Zufahrt zur Stadt Shanghai wird an der Mündung des Woosung-Flusses in den Yang-tse-kiang durch drei modern casemattirte Erdwerke, die sogenannten Woosung-Forts, vertheidigt. Das südlichste, Mink genannte Fort, besitzt als Bestückung: 4 Stück 35 *cm*-Armstrong-Vorderlader, 2 Stück 26 *cm*-Armstrong-Hinterlader, 2 Stück 26 *cm*-Krupp-Hinterlader. Jedes Geschütz hat unterhalb des Geschützstandes seine eigene Munitionskammer.

Die zwei anderen Forts sind zwar etwas kleiner, sollen jedoch dieselbe Bestückung haben.

In dem benachbarten Militärlager *(Camp)* ist die circa 1000 Mann starke Garnison untergebracht; dieselbe ist in Handhabung der schweren Geschütze vortrefflich einexercirt.

In der Fahrt stromauf wird bei *Paou-Shan-Point* am rechten Ufer abermals ein casemattirtes Erdwerk passirt.

Beide Ufer, sowie die im Flusse liegenden Inseln *Tsung-ming, Block-House* und *Bush-Island*, sind vollkommen flach, sehr nieder über Wasser und gut angebaut.

Unter den Bäumen sind Weiden, Platanen, Lebensbäume, der Kampfer- und Yangtshubaum im ebenen Terrain, in den gebirgigen Gegenden weiter stromauf Fichten und Cypressen vorherrschend. Die Zweige des Yangtshubaumes hängen gleich jenen des *Ficus Indicus* bis zur Erde herab, schlagen daselbst Wurzel und treiben neue Schösslinge.

In der Nähe der Ortschaften werden auch Obstbäume, namentlich Pfirsich-, Kirschen- und Zwetschkenbäume gezogen. In den der Inundation ausgesetzten Niederungen wird hauptsächlich Mais sowie Reis angebaut. Über die niederen Uferdämme hinweg kann man vom Strome aus zumeist die fleißigen Landleute bei ihrer Thätigkeit beobachten.

Zahlreiche Fischerboote ankern an beiden Ufern; auch sieht man am Ufer häufig Fischer, welche den Fischfang mittels großer Rahmennetze mit Hebelübersetzung betreiben.[1])

Auf den fetten, stellenweise überschwemmten Uferweiden grasen zahlreiche Wasserbüffel. Diese Thiere legen sich bei großer Hitze ganz ins Wasser, so dass nur die Schnauze sichtbar bleibt. Europäer genießen das sehr zähe Fleisch dieser Thiere nicht. Hingegen ist ihre starke, dem besten europäischen Obers (Sahne) gleichwertige Milch sehr beliebt. Die Chinesen verwenden die genannten Thiere zur Feldarbeit sowie als Schlachtvieh.

Die auf den britischen Seekarten als Marken für die Stromfahrt angegebenen einzelnen, besonders auffallenden Bäume oder Baumgruppen sind größtentheils nicht mehr erkennbar, da die sie umgebenden Bäume zu derselben Höhe herangewachsen sind.

Am oberen Ende der Insel Tsung-ming wird das Flussbett durch die mächtige *Actaeon-Shoal*-Untiefe in zwei schiffbare Canäle getheilt; der südliche oder Confucius-Canal kann nur bei hohen Wasserbeständen befahren werden, während der nördliche oder *Harvey-Point-Channel* auch bei niederem Wasserstande des Flusses zur Flutzeit stets genügende Wassertiefe für die größten Schiffe besitzt.

In beiden Canälen liegen zur Bezeichnung des Fahrwassers mehrere Bojen aus, welche jedoch infolge der steten Veränderungen, denen das Flussbett an dieser Stelle unausgesetzt unterworfen ist, sehr häufig verlegt werden müssen.

Die westliche Ausfahrt aus dem Confucius-Canal ist sehr seicht und wird überdies durch die vom rechten Ufer herausreichende *Centaur Shoal*-Untiefe stark eingeengt.

---

[1]) Exner fasst die Eindrücke bezüglich der Scenerie und der Culturen während der Yang-tse-kiang-Fahrt bis Hankow wie folgt zusammen:

„Da wir Städte, bald am rechten, bald am linken Ufer zu besuchen hatten, so kreuzten wir den Strom vielfach, wodurch mir reichlich Gelegenheit geboten wurde, Gestaltung und Cultur beider Ufer kennen zu lernen. Die Gegend entlang des Flusses macht nicht allein in pittoresker Hinsicht, sondern auch in Bezug auf ihre Cultur einen außerordentlich günstigen Eindruck, und es ist von den Verwüstungen der Rebellion, mit Ausnahme einiger in Trümmern liegender verlassener Städte, derzeit nur mehr wenig zu sehen. In unmittelbarer Nähe solcher Ruinen ist meistens eine neuerstandene Niederlassung zu sehen. Auf viele Meilen Länge fand ich die Flussufer in drei Längenreihen von üppig tragenden Feldern umsäumt, häufig in erster Reihe kleinere Feldfrüchte wie Erbsen und Bohnen tragend, in zweiter Reihe mit Tapioka, Baumwolle, Hanf oder Indigo bestanden und in dritter Reihe von lang ausgedehnten Getreidefeldern begrenzt, während im Hintergrunde Gebirgszüge von 1000—3000′ Höhe zuweilen mit nicht sehr dichten Fichtenwaldungen oder Bambusgesträuch bestanden, das Bild harmonisch abschlossen. Mais und Reis sind namentlich stark angebaut, desgleichen Hanf, Tabak, Baumwolle und Indigo, während Zuckerrohr mehr für den Hausbedarf gebaut zu werden scheint. Das Land ist mit kleinen Bauerngehöften reichlich besetzt und überall sehen wir die bezopften Eingeborenen mit dem Feldbau beschäftigt. Zuweilen passirten wir die Mündungen von *Creeks*, welche mit Dschunken vollgepfropft erschienen, wie überhaupt der Dschunkenverkehr an einzelnen Plätzen ein geradezu enormer genannt werden muss, so dass unser Dampfer oft Mühe hatte, sich durch die endlosen Flotten von Dschunken hindurchzufinden."

Der große Dschunkenverkehr auf den chinesischen Flüssen imponiert so wie Exner überhaupt jedem, der ihn zum erstenmal zu Gesicht bekommt, ganz besonders. Es ist bekannt, dass schon Marco Polo über den Yang-tse-kiang schrieb: „Ich versichere meine Leser, dass dieser Strom durch mehr Länder fließt, dass sein Wasser eine größere Anzahl von Schiffen trägt und mehr Reichthum und Waren als alle Flüsse und Seen des Christenthums zusammengenommen. Er gleicht mehr einem Meere als einem Flusse."

Von der *Upper Actaeon*-Boje bis zu der oberhalb *Plove-Point* liegenden *Middlebank* führt das Fahrwasser ziemlich geradlinig, etwas näher als Strommitte, zum rechten Ufer.

Von der *Middlebank* bis zu der am linken Flussufer stehenden *North-Tree*-Bake erstreckt sich die für die Schiffahrt schwierigste Stelle des ganzen Flusses, die sogenannte *Langshan-Crossing*.

Der starke Flutstrom einerseits, sowie der durch die Flusströmung verstärkte Ebbstrom bewirken an dieser Stelle durch abwechselnde Stauung der Wassermassen an beiden Seiten des Flusses continuirliche Uferbrüche, welche daselbst eine übermäßige Breite des Flussbettes hervorgerufen haben. Die natürliche Folge des letzteren Umstandes ist eine starke Verflachung des Flussbettes, sowie die Bildung mehrerer großer an beiden Ufern sowie in der Strommitte liegenden Sandbänke, zwischen denen die Gezeitströmungen, mit großer Gewalt sich Bahn brechend, in regelmäßigem Wechsel auf- und abströmen und fast täglich das Flussprofil verändern.

Die Passirung dieser Flusstelle erfordert die größte Aufmerksamkeit, sowie unausgesetztes Lothen, da, obwohl die Lage der Bojen bei der *North-bank*, sowie den *Langshan Flats* einerseits, als bei der *Middle-* und *Waterman-Bank* anderseits, sehr häufig controlirt wird, das Fahrwasser sich manchesmal über Nacht gänzlich verändert.

Infolge des alljährlich im Sommer durch die großen Regengüsse verursachten hohen Wasserstandes steigt das Wasserniveau des Yang-tse-kiang an dieser Stelle zu einer außerordentlichen Höhe und die, das niedere Land meilenweit bedeckenden Wassermassen verändern das Aussehen des Flusses derart, dass derselbe den Charakter eines großen Sees erhält. Bei diesen hohen Wasserständen erreicht der Ebbstrom bis zu 7 oder 8 Knoten und schwemmt die ausgelegten Baken und Bojen häufig weg, wodurch die Schiffahrt sehr erschwert wird.

Schiffe von schwacher Maschinenkraft, welche zur Vermeidung des starken Ebbstromes in der Bergfahrt über die unter Wasser befindlichen Bänke fahren wollen, sollen dies nur nach Anleitung eines guten verlässlichen Lotsen ausführen.

Am niederen linken Ufer werden in der Weiterfahrt drei isolirt stehende Hügel passirt; der höchste derselben (375') trägt die sowohl stromauf als auch stromab weithin sichtbare Langshan-Pagode, welche dieser Flusstelle den Namen gegeben hat.

In der folgenden überbreiten Flusstelle zwischen der *North-Tree-* und der Kinshan-Bake gibt die gerade Verbindungslinie beider genannten Baken die dermalige Richtung des Fahrwassers an.

Die linke Uferecke bei der Kinshan-Bake wird durch die Gewalt des Stromes stark eingerissen; eine Ortschaft, welche noch vor zwei Jahren auf einiger Entfernung vom Flussufer stand, ist derzeit sammt dem dazugehörigen Schutzdamme größtentheils eingestürzt und dürfte in längstens zwei Jahren gänzlich verschwunden sein.

Bei der Tung-loo-too-Bake treten beide Flussufer näher zusammen; die bereits seit einiger Zeit im Hintergrunde des rechten Ufers entlang ziehende Bergkette tritt bei der Ortschaft Kiang-Yin bis hart an den Uferrand und engt den Strom an dieser Stelle bis auf eine Breite von nur $^3/_4$ Seemeilen ein.

Von dieser Stelle erst, also nahezu 100 Seemeilen oberhalb der Mündung, kann man das Flussbett als geregelt ansehen.



Digitized by Google

Skizze der 1ten Flufssperre des Yangtse-kiang bei Kiang-Yin, 60 Seemeilen stromab von Chinkiang-fu.

Jn der Vorbeifahrt skizzirt vom k. u. k. Linienschiffs-Lieutenant E. v. Friedenfels.





Digitized by Google

Skizze der 2ten Flußsperre des Yangtse-kiang, 16 Seemeilen stromab von Chinkiang-fu.

Jn der Vorbeifahrt skizzirt vom k. u. k. Linienschiffs-Lieutenant E. v. Friedenfels.



Das natürliche Defilée von Kiang-Yin wurde seitens der Chinesen zur Anlage einer starken Flussperre benützt. (Tafel I.)

An den Hängen des bergigen rechten Ufers liegen zwei große, sowie vier kleine Forts (casemattirte Erdwerke) mit zusammen 67 Geschützen. Hierunter sollen sich vier große Krupp'sche Geschütze befinden. Die Garnison ist, nach chinesischer Art, in mehreren naheliegenden befestigten Militärlagern (*Camps*) untergebracht.

Ein solches „*Camp*" besteht aus einem zumeist quadratischen Raume von circa 300 *m* Seitenlänge, welcher ringsum von einem hohen mit Schießscharten versehenen Lehmwalle umgeben ist. Innerhalb desselben liegen, eng aneinander gepfercht, mehrere Baracken, in denen die Soldaten sammt ihren Frauen und Kindern untergebracht sind. Jedes *Camp* dient zur Aufnahme eines Bataillons (400 – 500 Mann).

Zum Anlegen der Boote ist hier am rechten Ufer ein Holzdamm errichtet, welcher senkrecht in den Fluss hinabreicht und unter dem Kreuzfeuer zweier Batterien liegt.

Die östliche Hügelkette trägt eine Signalstation.

Die Telegraphenlinie, welche Shanghai mit Peking sowie mit dem Norden Chinas verbindet, übersetzt bei Kiang-Yin mittels eines Kabels den Yang-tse-kiang-Fluss; die Stelle, an welcher das Kabel ins Wasser tritt, ist nicht bemerkbar.

Am niederen linken, zum Schutze gegen Uferbrüche mit Weidengeflecht versicherten Ufer liegen bei Yin-Sha, gegenüber von Kiang-Yin, drei Batterien mit zusammen 15 Geschützen. Dieselben sind jedoch durch dicht belaubte Bäume derart maskirt, dass nur die Spitzen der hohen Mandarinstangen sichtbar werden.

Während des französisch-chinesischen Conflictes im Jahre 1884 soll die Flussenge von Kiang-Yin durch Seeminen gesperrt gewesen sein.

Nach Passirung der Forts wird hinter den zurücktretenden Uferhügeln die von einer starken Mauer in Rechteckform umgebene Stadt Kiang-Yin sichtbar. Ein, stets von zahlreichen Dschunken erfüllter *Creek* führt vom Flusse zur Stadt und sodann um die letztere herum und bildet einen Festungsgraben. Die Stadt besitzt eine verfallene siebenstöckige Pagode.

Von der Stadt Kiang-Yin an, sowie durch die ganze Flussbiegung ober *Collinson-Point* führt das Fahrwasser ziemlich in der Strommitte. Gegenüber der genannten Spitze, sowie am Nordende der Pottinger-Insel stehen Leuchtbaken.

Am linken Ufer steht an der Mündung des *Cinnimu-Creek* ein kleines, anscheinend unbestücktes Fort. (Erdwerk mit Strohdach.)

Etwas oberhalb dieser Stelle treten Berge abermals hart an den rechten Uferrand, doch bleibt der Strom normal breit (circa 1 Seemeile). Hier liegt eine zweite, gut befestigte Flussperre, welche nach der den Gipfel des höchsten mit schütterem Föhrenwalde bestandenen Berges krönenden, am rechten Ufer liegenden, weithin sichtbaren siebenstöckigen *Chusan-Pagode* benannt ist. (Tafel II.)

Am rechten Ufer liegen auf einem isolirt stehenden runden Hügel ein Kuppelfort, sowie ein zweites größeres casemattirtes Erdwerk. Ersteres soll mit zwei schweren Krupp'schen Geschützen bestückt sein.

Etwas oberhalb dieser Forts liegen drei, etwas stromab derselben weitere vier Batterien mit je drei (zusammen 21) Geschützen, sowie ein befestigtes

Militärlager (*Camp*). Am Abhange des erstgenannten runden Hügels steht eine circa 20 Fuß hohe natürliche Felsensäule von charakteristischer Form.

Am gegenüber liegenden ebenen linken Ufer ist nur eine kleine Batterie vorhanden.

An dem nahe dem rechten Ufer liegenden, durch einen Holzpricken bezeichneten *Espiègle-rock* vorbeisteuernd wird die folgende Flussbiegung, in deren Mitte stromauf von der *Calliope Shoal* eine Leuchtbake steht, in Strommitte bis zu der befestigten Silberinsel gefahren. Die bewaldeten Abhänge der letzteren contrastiren schroff gegen das benachbarte, gänzlich aus kahlem Kalkfels bestehende *Father-rock*.

Die ungefähr in der Mitte des Stromes liegende Silberinsel besitzt an ihrem Südabhange mehrere buddhistische Tempelanlagen, deren zierliche Dächer überall aus dem schattigen Grün hervorlugen.[1]) Am Südende der genannten Insel steht eine Strandbatterie, welche mit 18 Vavasseur-Geschützen bestückt ist.

Ebenso befindet sich an dieser Stelle am linken Ufer ein mit 6 Vavasseur-Geschützen armirtes Fort, ferner am rechten Ufer ein mit 10 Geschützen desselben Systems bestücktes casemattirtes Erdwerk, sowie mehrere Barackenlager. Das rechte Ufer ist auf eine Länge von $^1/_2$ Seemeile vor den genannten Bauten durch einen soliden Steinquai versichert.

Gewöhnlich wird der Canal südlich der Silberinsel befahren, doch ist hiebei große Aufmerksamkeit nöthig, da derselbe durch die nachbenannten felsigen Untiefen sehr eingeengt wird:

1. Das *Furious-rock*, mit 14 Fuß Wasser, bei Springgezeiten.
2. Das *Silber-Island-SO.-rock*, mit 7 Fuß, bei Springgezeiten.
3. Das *Bluff-East-rock*, mit 14 Fuß, bei Springgezeiten.
4. Das *Bluff-West-rock*, mit 12 Fuß, bei Springgezeiten.

Infolge der Lage dieser Riffe ist das in dem genannten Arme stark strömende Wasser sehr wirbelig, was das Durchsteuern sehr schwierig gestaltet.

Der Canal nördlich der Silberinsel wird nur bei Hochwasser befahren.

Nach Passirung der Silberinsel werden am rechten Ufer die umfangreichen crenelirten Mauern der Tractatshafenstadt Chingkiang sichtbar, welche sich auf den Kuppen der Uferberge in weitem Bogen hinziehen.

Vor dem stromaufwärts der Chinesenstadt befindlichen fremden *settlement* sind drei Anlegehulks verankert; der Ankerplatz für Kriegsschiffe liegt knapp oberhalb dieser Hulks in dem durch einen Felsenvorsprung am rechten Ufer hervorgerufenen gegenströmenden Wasser.

Unmittelbar bei der Stadt Chinkiang mündet am rechten Ufer, vom Süden kommend, der Kaiser- oder Große Canal, dessen nördliche Fortsetzung circa $2^1/_2$ Seemeilen stromaufwärts am linken Ufer wieder den Strom verlässt.

---

[1]) Vergl. „*Schiffsstation in Ostasien*", 15, pag. 523.

11. Ching-kiang.

Die weitausgedehnte Stadt Ching-kiang[1]) liegt an dem rechten Ufer des Yang-tse-kiang, 150 Meilen von der Mündung des Stromes entfernt. Dem fremden Handel wurde Ching-kiang durch den Vertrag von Tientsin zugänglich gemacht; seine große Bedeutung als Handelsplatz verdankt Ching-kiang nicht allein der Fruchtbarkeit seiner Umgebung, sondern zum großen Theile auch seiner Lage an der Kreuzungsstelle zweier großer Wasserstraßen, nämlich des Yang-tse-kiang und des großen Kaiser-Canals. Eine der wichtigsten Aufgaben, welche dieser große Canal in früheren Zeiten zu erfüllen hatte — nämlich die Zufuhr von Cerealien aus dem reichen Süden nach dem unfruchtbareren Norden — ist ihm zwar in der Neuzeit durch die fremde (und gegenwärtig auch durch die einheimische) Seedampfschiffahrt im chinesischen Küstengebiete der Hauptsache nach abgenommen worden; er bildet aber immer noch eine ansehnliche Handelsstraße, und die Vernachlässigung, welche namentlich der nördliche Theil des Canals während der letztverflossenen zwei Decennien erfuhr, hätte sich beinahe während des letzten Krieges bitter gerächt, als die Franzosen die sogenannte Reis-Blokade erklärten, welche dem Norden die Lebensmittelzufuhren abschnitt und wohl dazu beigetragen haben mag, dass China sich bald nach Erklärung dieser Blokade zum Friedensschlusse bereit finden ließ.

Noch mehrere andere Canäle ziehen von Ching-kiang aus; z. B. der wichtige Canal, welcher Ching-kiang mit Shanghai, Sung-kiang und Tai-tsang in Verbindung bringt. Dieser Canal ist es hauptsächlich, welcher Ching-kiang befähigt, von Shanghai aus große Mengen fremder Waren auf sehr billigem Wege zu beziehen und zum Verteilungsorte für dieselben zu werden. Die Wasserwege, welche von und nach Ching-kiang führen, fallen für die Handelsthätigkeit der Stadt umsomehr ins Gewicht, als es hier, wie überall im chinesischen Reiche, mit den Landcommunicationen sehr dürftig bestellt ist. Von Ching-kiang aus führen nur zwei Straßen, die man besser als Pfade bezeichnen könnte, da sie nur für Tragthiere und Sänften prakticabel sind, und zwar die eine flussaufwärts nach Nanking, die andere flussabwärts nach den Forts von Kiang-Ying.

---

[1]) Vergl. *„Schiffsstation in Ostasien“*, Capitel 15.

Digitized by Google

Die Stadt Ching-kiang zeigt den allgemeinen Charakter der chinesischen Städte. Eine starke steinerne Umwallung schließt die alte Stadt ein; hier findet man enge und winkelige Straßen und zahlreiche Arme des die Stadt durchsetzenden Canals, die letzteren meist mit Dschunken vollgepfropft; die öffentlichen und Regierungsgebäude, die meisten Tempel u. s. w. befinden sich in diesem Theile der Stadt; die Gebäude aber, welche dem regen Handel und Verkehre dienen, die Magazine, Comptoirs, Kaufläden u. s. w. sind nach außen verlegt und bilden ausgebreitete Vorstädte. Diese letzteren sind während der Taipingrebellion auch zum Theile umwallt worden.

An dem Ufer des Stromes, im Westen von der chinesischen Stadt, zieht sich das Fremdenviertel hin. Unter den Gebänden dieser fremden „*Concession*" beansprucht die erste Stelle das neuerbaute englische Consulat; es befindet sich auf einem Hügel nahe an dem Stromufer. An gleicher Stelle stand das Consulatsgebäude, welches von chinesischen Pöbelmassen am 5. Februar 1889 nebst anderen den Fremden gehörigen Gebänden zerstört wurde.[1])

---

[1]) Über die Ereignisse in Ching-kiang im Februar 1889 erhielt Professor Exner von einem der ihm dort im Vorjahre bekannt gewordenen Europäer brieflich folgende Schilderung:

„Am. 5. Februar gegen 4 Uhr nachmittags forderte einer der *Sikh*-Polizisten — die fremde Ansiedlung Ching-kiangs hat deren sechs, die außer einer Anzahl chinesischer Schutzmänner unter dem Oberbefehl eines Inspectors, eines arabischen Juden, stehen — einen chinesischen Bettler auf, sich aus dem fremden Settlement zu entfernen. Da der Bettler sich nur sehr langsam anschickte, der Aufforderung nachzukommen, so versetzte der Polizist ihm einen Stoß, infolge dessen der Bettler zur Erde fiel und Zetermordio schrie. Alsbald sammelte sich ein Haufen Chinesen, die den *Sikh* angriffen und ihn nöthigten, die Flucht zu ergreifen. Auf seiner Flucht stieß er auf zwei andere *Sikh*-Polizisten und das Trio versuchte nun, sich gegen den tumultirenden Haufen zu wehren. Ein Steinregen nöthigte sie, sich in das Haus eines jüdischen Kaufmannes zu flüchten, woselbst sie sich versteckten. Der aufgeregte Haufe begann sofort, das Haus mit Steinen zu bombardiren und nachdem alle Scheiben zerbrochen, begab sich die Menge nach der ganz in der Nähe des englischen Consulates gelegenen Polizeistation und fieng an, das Gebäude niederzureißen. Der Haufe war in der Zwischenzeit sehr angewachsen, und da Herr Mansfield, der englische Consul, sah, dass der Aufstand allgemein wurde, so schickte er einen Boten an den Commandanten der Garnison des *Tao-tais*, welch letzterer sich zur Zeit zu Besuch in Soochow aufhielt, mit dem Ersuchen, ein Detachement Soldaten in die fremde Ansiedlung zu bringen und die Aufrührer zu vertreiben. Ungefähr ein Dutzend Soldaten langten nach geraumer Zeit bei der Polizeistation an, aber, ausgenommen dass sie den Haufen ersuchten, sich zu entfernen, trugen sie nicht das Geringste dazu bei, den Aufruhr zu unterdrücken. Consul Mansfield entsandte daher einen zweiten Boten an den General, der ein Lager, welches an die fremde Ansiedlung grenzt, commandirt. Etwa 50 Soldaten erschienen nach etwa einer halben Stunde in dem Settlement. Es war jetzt nach 5 Uhr, und etwa 6000 Chinesen hatten sich um die Polizeistation gesammelt, doch waren von dieser Zahl nur gegen 500 an dem Aufstande betheiligt. Der größere Theil der Aufrührer gehörte einer geheimen Verbindung — der Weißen Lilien-Genossenschaft — an; als sie sahen, dass die Soldaten keine ernste Miene machten, den Aufstand zu unterdrücken, wurde ein neuer Versuch gemacht, die Station zu stürmen. Es gelang auch dem Haufen, die Thüren zu erbrechen. Drei in dem Gebäude befindliche *Sikh*-Polizisten und der Inspector flüchteten sich und entkamen, mit Ausnahme des letzteren, welcher ergriffen wurde, und den der Pöbel in der Absicht, ihn zu ertränken, an den Fluss führte; eine Abtheilung Soldaten befreite den Unglücklichen und escortirte ihn nach dem *Yamen* des *Tao-tai*, wo er Schutz fand. Nachdem die Polizeistation vollständig demolirt war, begab sich der Haufe nach dem Hause des Herrn Innocent, eines Zollbeamten, warf hier alle Scheiben ein und drohte ihn zu tödten. Da blieb denn nichts anderes übrig, als das Heil in der Flucht zu suchen, und es gelang Herrn

Die Zahl der europäischen Einwohner dieser Concession bewegt sich zwischen 50 und 60; eine katholische und fünf evangelische Missionen sind hier thätig und verfügen über eine katholische und zwei evangelische Kirchen.

Zwei Clubs bilden die Vereinigungsorte für die europäische Gesellschaft; das chinesische, bekanntlich in allen Vertragshäfen von Europäern verwaltete Zollamt befindet sich auch in der Fremdenniederlassung, welche durch einen mit schönen schattigen Bäumen bepflanzten „*Bund*" oder Quai von dem Flussufer getrennt ist.

Der Besuch der Chinesenstadt bietet für den fremden Reisenden wenig Anziehendes; hübsche Rundblicke erhält man von den Hügeln in der nächsten Umgebung der Stadt, so namentlich von jenem Hügel aus, welcher unmittelbar landeinwärts von der Fremdenconcession gelegen ist. Die schönsten Punkte in der Umgebung sind die Silberinsel,[1]) welche zwei Meilen stromabwärts von Ching-kiang gelegen ist, und die Goldinsel, die sich unmittelbar stromaufwärts der Fremdenconcession vorgelagert befindet. Auf dem westlichen Abhange der Goldenen Insel liegen die weitläufigen Tempelanlagen eines buddhistischen Klosters. Vom Landungsplatze aus gelangt man zunächst in einen Vorraum, in welchem vier riesige, aus Holz hergestellte bronzirte Statuen

---

Innocent nebst seiner Frau, die krank zu Bette gelegen, durch eine Hinterthür zu entkommen. Das Haus wurde durch Petroleum in Brand gesteckt.

Gegen 8 Uhr abends langte der Flussdampfer Kiang-Yu in Ching-kiang an, und eine Anzahl Damen nebst Familien flüchteten sich an Bord. Der englische Consul Mansfield glaubte sich in seinem Hause, welches sehr stark gebaut ist, sicher, und schickte daher einen Boten an den amerikanischen Consul General Jones mit dem Anerbieten, ihn mit seiner Frau und seinem Kinde in dem englischen Consulatsgebäude aufzunehmen. General Jones nebst Familie waren aber kaum in dem englischen Consulat angekommen, als auch schon der aufrührerische Haufe das Consulatsthor aufzubrechen anfieng, so dass es für rathsam befunden wurde zu fliehen. Im Dunkel der Nacht gelang dies auch, indem man ein Loch durch die Gartenmauer brach und auf Umwegen gegen 10 Uhr abends den Dampfer Kiang-Yu erreichte. Das englische Consulat wurde geplündert und in Brand gesteckt. Hierauf begab sich der Haufe nach den Wohnungen der Missionäre Hunnex und Bryan und sezte deren Häuser, sowie auch die Kirche der Baptisten in Brand. Das amerikanische Consulat, sowie das Haus des Herrn Church wurden gleichfalls geplündert. Nur mit den größten Schwierigkeiten gelang es den genannten Missionären, sich mit ihren Familien an Bord des früher genannten Dampfers zu flüchten. Kurz nach Mitternacht zerstreuten sich die Aufständischen und um 2 Uhr morgens war die ganze europäische Bevölkerung von Ching-kiang an Bord des Kiang-Yu. Am Morgen des folgenden Tages begaben sich mehrere Europäer, deren Häuser nicht abgebrannt waren, an das Land, um ihre Wohnungen aufzusuchen, aber gegen 11 Uhr vormittags paradirten wieder Abtheilungen der Aufständischen in den Straßen des Settlements und es schien rathsam, an Bord des Dampfers zurückzukehren. Der Haufe begab sich zunächst nach dem Hause des Chinesen Wan, welcher als Linguist bei dem amerikanischen Consulat angestellt ist, brannte das Gebäude nieder und steckte dann noch ein anderes Haus, welches von einem Zollbeamten — Europäer — bewohnt war, in Brand. Gegen 4 Uhr nachmittags rückten etwa 2000 Mann chinesischer Truppen in den Settlement ein und schlugen ihre Zelte an der Wasserfront auf. Die Aufständischen ergriffen nun die Flucht, und seit jener Zeit war die Ruhe wieder hergestellt.

Das englische Kriegsschiff Mutine langte am 7. nachmittags in Ching-kiang an und am Morgen des 8. wurde die englische Flagge auf den Trümmern des Consulatsgebäudes gehisst, wobei die Mutine Salut feuerte. Die amerikanische Flagge wurde ebenfalls an demselben Tage wieder gehisst und ist auch das amerikanische Kriegsschiff Omaha nach Ching-kiang beordert worden. Die Aufrührer sollen sich in das Innere des Landes geflüchtet haben."

Die chinesische Regierung musste Satisfaction geben und Schadenersatz leisten.

[1]) Vergl. „*Schiffsstation in Ostasien*", pag. 523.

mit scheußlichen Fratzengesichtern eine in der Mitte des Raumes unter Glasdach stehende Buddhastatue gleichsam bewachen. Im anstoßenden Tempelraume findet man drei Kolossalstatuen Buddhas, welche dem Besucher als Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft gedeutet werden. An den Wänden stehen 18 Wächterstatuen, ebenfalls in kolossalen Dimensionen. Zahlreiche Weihrauchgefäße sind überall angebracht. Die Rückwand dieses Raumes ist der Darstellung von einer Art buddhistischen Elysiums gewidmet und zeigt in Wolken eine Unzahl von Göttern, seligen Geistern, Tempeln, Pagoden, Kiosken, alles *en miniature*, in Holz geschnitzt und grell bemalt oder lackirt. Zahlreiche Kissen liegen hier für die Gläubigen bereit, welche ihre Andacht kniend verrichten wollen. In nächster Nähe befindet sich das Refectorium, und die Besucher von der Zrinyi fanden eben die grau gekleideten Mönche bei ihrer streng vegetarianischen Mahlzeit, während welcher das tiefste Schweigen beobachtet wurde.

Über einen freien Vorhof gelangt man nun zur „Halle der Entzifferung religiöser Sentenzen“, sowie zu mehreren kleinen, der Gnadengöttin gewidmeten Tempeln; die „Gnadengöttin“ genießt beinahe ebenso hohe Verehrung wie Buddha selbst.

In unmittelbarer Nähe findet man eine hohe siebenstöckige Pagode. Dieselbe ist in sehr verfallenem Zustande und kann mangels einer prakticablen Treppe nicht bestiegen werden. Man muss sich deshalb mit der Aussicht begnügen, welche man von einem kleinen Kiosk aus, in der Nähe dieser Pagode, gewinnt. Diese Rundsicht umfasst den majestätischen Strom, die ausgedehnte Stadt, die Hügelketten und die schöne grüne, reich bebaute Ebene. Mehrere kleinere Tempel auf der Goldenen Insel, sowie eine hübsche Grotte sind ebenfalls sehenswert.

Als die Besucher von der Zrinyi eben daran waren, die Goldene Insel zu verlassen, begegneten sie einem prunkvollen Zuge: es war der *Tao-tai* und der Flussinspector von Ching-kiang, welche mit großem Gepränge und Gefolge den Tempel zu besuchen kamen, um daselbst ihre Andacht zu verrichten.

Die idyllischen Eindrücke, welche man beim Besuche der Goldenen Insel erhält, verschwinden gar bald, wenn man einen Rundgang durch die chinesische Stadt unternimmt. Der Schmutz und namentlich der äußerst widerliche Geruch, welcher überall in den Straßen chinesischer Städte herrscht, erscheinen hier, und zumal bei der großen Hitze des Sommers, noch unerträglicher. Obwohl zur Zeit des Besuches der Zrinyi die Ruhe in Ching-kiang längst wieder hergestellt war, wurde doch dem Commandanten von berufener Seite versichert, dass dieser Ruhe keineswegs mit einer gewissen Sicherheit zu trauen sei, da die Mandarine als äußerst unzuverlässig gelten und das Volk, durch die vielen bestehenden geheimen Gesellschaften gegen die Fremden aufgestachelt, stets zu Excessen und Gewaltthaten geneigt sei. Fregattenkapitän Khittel bemerkt, dass sich dies auch in augenfälliger Weise in den Mienen und Geberden der Volksmassen ausdrücke, die man bei dem Begehen der chinesischen Viertel zu sehen bekömmt. Ching-kiang hat immer sehr viel südliche, unruhige Elemente unter seiner Bevölkerung, und zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi waren außerdem noch viele, nach Beendigung des Krieges gegen Frankreich entlassene Soldaten hier, welche die zu Ausschreitungen geneigten Bevölkerungsschichten noch ansehnlich verstärkten. Man versicherte dem Commandanten der Zrinyi allseitig, welch große Freude und beruhigende Genugthuung es stets unter den europäischen Bewohnern von Ching-kiang hervorrufe, wenn

ein größeres Kriegsschiff, wie die Zrinyi, diesen Ort besuche; alle Europäer, Consuln und Kaufleute, ja auch die in chinesischem Dienste stehenden europäischen Zollbeamten fühlen sich durch die Anwesenheit europäischer Kriegsschiffe gehoben und ihre Sicherheit wieder für eine Zeit lang befestigt. Die europäischen Waffen und Kriegsschiffe, die europäische Kriegskunst überhaupt ist ja noch immer das Einzige, wovor sich die Söhne des Himmels, wenn auch widerwillig genug, beugen. Welch sonderbarer Art oft diese unwillige Unterordnung ist, beleuchtet ein kleines Erlebnis, das der Commandant der Zrinyi während seines Aufenthaltes in Ching-kiang hatte, und welches er mit folgenden Worten berichtet:

„Ich machte mit Herrn Schjoht, dem Vorstande des chinesischen Zollamtes, einen Spaziergang in der reizvollen Umgebung von Ching-kiang und wir begegneten in einem Thale einer kleinen Abtheilung von chinesischen Soldaten, welche hier zur Übung nach der Scheibe schossen. Die Scheibe, auf 300 Schritt Entfernung angebracht, bestand aus einem metallenen Gong, der in einem Dreifuß aufgehängt war. Wir beobachteten die Übung durch einige Zeit, aber es kam nie zu einem Treffer. Ich war in Tropen-Uniform gekleidet, daher als Commandant des vor der Stadt liegenden fremden Kriegsschiffes kenntlich; durch Vermittlung des chinesisch sprechenden Herrn Schjoht ließ ich den commandirenden Officier bitten, mich einen Schuss aus einem der Henri Martini-Gewehre machen zu lassen, mit welchen seine Soldaten bewaffnet waren. Mit vielen Verbeugungen brachte mir der Officier sofort ein Gewehr, und sei es nun Glück oder Zufall, mein Schuss traf, und zwar so, dass Gong und Dreifuß zusammen zu Boden fielen. Auf dies hin erhoben die Chinesen sammt und sonders ein lautes bewunderndes Geschrei und brachten sofort den, wie es scheint, ihnen selbst am Schießplatze unentbehrlichen heißen Thee herbei, um uns zu bewirten.“

„Am Abend des nächsten Tages hörte ich im europäischen Club, dass die Erzählung von dem Glücksschuss des europäischen Commandanten in der Stadt von Mund zu Mund gehe; aber was war das allgemeine, aus der Thatsache gezogene Urtheil? Man erklärte sich gegenseitig, dass die Europäer die Gabe des stärkeren Schießens haben; denn: es habe ja doch hin und wieder einmal einer von den ihrigen den Gong getroffen, doch sei dabei nie der Dreifuß zusammengefallen; ich aber habe den Dreifuß umgeschossen und müsse auch wohl besonders die Gabe des starken Schießens haben, da ich der Commandant eines so großen Kriegsschiffes sei.“

Ching-kiang nimmt in der chinesichen Städterangordnung die Stelle eines *Fu* oder einer „Reisstadt“ ein; demgemäß ist die Stadt der Sitz eines *Tao-tais* oder Gouverneurs, eines *Tschi-fu* (Präfecten) und eines *Tschi-kien* (Districts-Chefs). Der *Tao-tai* bekleidet zugleich die Würde des *Hai-kuan-kien-tu*, d. i. des Superintendenten des Zollamtes. Diese letztere Würde ist aber nur eine nominelle, denn in Ching-kiang wird das Zollamt, wie in allen chinesischen Vertragshäfen, von europäischen, im chinesischen Staatsdienste stehenden Beamten verwaltet. *Commissioner*, d. i. Vorstand dieses Zollamtes, war zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi der eben früher erwähnte Herr Schjoht. Die Verwaltung des Zollamtes ist eine gänzlich selbständige, und die Function des *Tao-tai* in seiner Eigenschaft als Superintendent desselben beschränkt sich darauf, die Zolleinnahmen zu bestimmten Zeitterminen von dem Amte zu übernehmen.

Durch effective Consulate sind in Ching-kiang England und die Vereinigten Staaten von Nordamerika vertreten. Das englische Consulat vertritt nebstbei die österreichisch-ungarische Monarchie, Deutschland, Frankreich, Schweden und Norwegen; das amerikanische Consulat functionirt auch für Japan. Die Niederlande haben ein Honorar-Vice-Consulat in Ching-kiang.

Die Ressourcen, welche Ching-kiang für die Schiffahrt bietet, sind sehr beschränkte. Weder ein Arsenal noch irgend ein technisches Etablissement ist vorhanden; Kohlenlager finden sich keine vor, da die Dampfer gewöhnlich die Bergfahrt mit voller Kohlenladung antreten und in Hankow Kohlen für die Thalfahrt einnehmen. Auf Approvisionirung des Schiffes mit Trinkwasser darf man in Ching-kiang ebenfalls nicht rechnen, denn es ist hier keine Wasserleitung vorhanden und die einheimische Bevölkerung begnügt sich für alle Zwecke mit dem Wasser aus dem Flusse. An Lebensmitteln erhält man frisches Fleisch, Brot und Gemüse, die ersteren Artikel für 15—20 *cents*, die letzteren für 3—6 *cents* pro Kilogramm in beliebigen Quantitäten; andere Lebensmittel sind schwer erhältlich; die *Compradores* approvisioniren sich von Fall zu Fall. Geld könnte nur von einer chinesischen Bank bezogen werden, welche, wie alle chinesischen Banken, hohe Provisionen fordert; die Barzahlungen geschehen in Dollars oder in *cash*; von letzterer chinesischer Einheitsmünze gehen durchschnittlich 1150 auf einen Dollar. Auf die Dienste der beiden Spitäler, welche von der *American Southern Presbyterian Mission* und der *American Methodist Episcopal Mission* unterhalten werden, darf nicht gerechnet werden, da in diesen Krankenhäusern ausschließlich Chinesen Aufnahme finden.

Über die Handelsverhältnisse von Ching-kiang wurden dem Fregattenkapitän Khittel während seines Aufenthaltes daselbst die folgenden Hauptdaten für die drei Jahre 1887, 1888 und 1889 zur Verfügung gestellt, welchen wir noch jene für das Jahr 1886 beifügen:

Es betrugen nämlich die Werte der

	Im Jahre 1886	Im Jahre 1887
fremden Einfuhren	7 685 956 *H. T.*	9 084 409 *H. T.*
inländischen Einfuhren	3 282 717 „	3 577 479 „
der Ausfuhren	1 846 908 „	1 724 689 „
daher die Gesammthandelswerte	12 815 581 „	14 386 586 „
	Im Jahre 1888	Im Jahre 1889
fremden Einfuhren	7 404 396 *H. T.*	6 649 086 *H. T.*
inländischen Einfuhren	4 002 186 „	4 337 569 „
der Ausfuhren	1 403 231 „	1 364 623 „
daher die Gesammthandelswerte	12 809 813 „	12 351 278 „

Die Abnahme in den Gesammtwerten wurde mehrfach als Zeichen beginnenden Verfalls gedeutet; der englische Consularbericht über das Jahr 1889 wird mit den Worten eingeleitet: „*The commercial record of Chingkiang for the year 1889 is the record of a declining trade; of a trade, moreover, destined, according to present appearances, to diminish still more in the future.*“ Es hat aber das unmittelbar folgende Jahr 1890 wieder wesentlich bessere Verhältnisse gebracht; die erreichte Summe der Totalhandelswerte erreichte nämlich 15 214 166 *Haikwan Taels*, eine Summe, welche seit der Eröffnung des Hafens nur im Jahre 1881 übertroffen worden ist, in welchem

die Gesammtsumme der Handelswerte 15 823 389 *Haikwan Taels* betrug. Berechnet man den Mittelwert der Jahressummen für das Decennium 1881—1890, so erhält man 13 546 349 *Haikwan Taels* und es wird ersichtlich, dass auch die Ergebnisse der ungünstigen Jahre 1888 und 1889, welche zum Ausdrucke so ernstlicher Befürchtungen Anlass gaben, nicht allzuweit hinter jenem Mittelwerte zurückgeblieben sind.

Die Steigerung im Jahre 1890 erwuchs aus bedeutenden Zunahmen der Einfuhren, deren Wert bei den fremden Importartikeln von 1 662 271 £ auf 2 100 290 £ und bei den heimischen Artikeln von 1 084 392 £ auf 1 528 772 £ gestiegen war, während zugleich der Wert der Ausfuhren von 356 110 £ auf 345 053 £ zurückgegangen war.

Soweit es nach den uns zugänglich gewordenen Daten thunlich ist, wollen wir nun die Mengen und Werte der Hauptartikel der Einfuhren und Ausfuhren Chingkiangs während der Jahre 1888—1890 hier vergleichend angeben.

Einfuhren.

1. Opium.

Im Jahre 1888...	521 493	Pfund		im Werte von	478 749 £
„ „ 1889...	402 933	„	(3015 Kisten)	„ „ „	369 876 „
„ „ 1890...	3 423	Kisten		„ „ „	426 095 „

2. Graue Shirtings.

Im Jahre 1888...............	892 971	Stück	im Werte von	379 512 £
„ „ 1889...............	825 287	„	„ „ „	330 115 „
„ „ 1890...............	1 186 805	„	„ „ „	556 293 „

3. Zucker (fremder und einheimischer).

Im Jahre 1888..........	72 576 445	Pfund	im Werte von	559 390 £
„ „ 1889..........	69 593 866	„	„ „ „	512 118 „
„ „ 1890 fremde	185 426	Centner	„ „ „	139 808 „
„ „ 1890 einheimische	640 019	„	„ „ „	500 870 „

4. Tabak.

Im Jahre 1888...........	8 136 373	Pfund	im Werte von	101 973 £
„ „ 1889...........	9 111 200	„	„ „ „	131 183 „
„ „ 1890...........	92 934	Centner	„ „ „	193 100 „

5. Vegetabilisches Wachs.

Im Jahre 1888...........	7 218 176	Pfund	im Werte von	94 977 £
„ „ 1889...........	7 556 267	„	„ „ „	99 177 „
„ „ 1890...........	64 703	Centner	„ „ „	123 161 „

6. Baumöl.

Im Jahre 1888..........	21 929 002	Pfund	im Werte von	242 589 £
„ „ 1889..........	20 192 533	„	„ „ „	230 952 „
„ „ 1890..........	146 521	Centner	„ „ „	190 784 „

Digitized by Google

7. Petrolenm.

Im Jahre 1888...........	1 524 590	Gallonen	im	Werte	von	43 015	£
„ „ 1889 rnssisch....	530 000	„	„	„	„	16 181	„
amerikanisch	1 351 800	„	„	„	„	43 049	„
Im Jahre 1890 russisch....	900 850	„	„	„	„	27 031	„
amerikanisch	1 559 180	„	„	„	„	49 974	„

8. Holz (Stämme und Balken, *wood poles*).

Im Jahre 1888..............	94 785	Stück	im	Werte	von	56 871	£
„ „ 1889..............	100 984	„	„	„	„	50 492	„
„ „ 1890..............	136 771	„	„	„	„	71 235	„

Ansfuhren:

1. Reis nnd Weizen.

Im Jahre 1888...........	46 446 648	Pfund	im	Werte	von	88 279	£
„ „ 1889 Reis	281 550	Cwt.	„	„	„	58 656	„
Weizen	108 144	„	„	„	„	22 530	„
Im Jahre 1890 Reis	276 457	„	„	„	„	82 200	„
Weizen	110 390	„	„	„	„	27 416	„

2. Seide (Stückwaren):

Im Jahre 1888.................	?	Stück	im	Werte	von	?	£
„ „ 1889.................	575	„	„	„	„	40 987	„
„ „ 1890.................	797	„	„	„	„	63 927	„

3. Getrocknete Lilienblüten.

Im Jahre 1888............	7 457 637	Pfund	im	Werte	von	86 695	£
„ „ 1889............	7 920 933	„	„	„	„	74 259	„
„ „ 1890............	64 106	Centner	„	„	„	55 649	„

4. Hülsenfrüchte.

Im Jahre 1888...........	17 088 850	Pfund	im	Werte	von	33 391	£
„ „ 1889...........	15 146 667	„	„	„	„	28 400	„
„ „ 1890...........	?	„	„	„	„	?	„

Über die Schiffahrtsverhältnisse von Ching-kiang während der Jahre 1888—1890 liegen uns die folgenden Daten vor:

1888:

Die Gesammtschiffahrtsbewegung von 1712 eingelaufenen und 1706 ausgelaufenen Schiffen mit 1 059 306 und 1 058 464 *t* Gesammtgehalt (vgl. *Schiffsstationen in Ostasien*, pag. 529) vertheilte sich auf die Flaggen der verschiedenen Länder, wie folgt.

Eingelaufene Schiffe:

Eugland......	656 Schiffe	mit	619 154 *t*	Gsg.,	worunter
	14 Segler	„	2 913 „	„	

Digitized by Google

Deutschland ...	90 Schiffe	mit	45 353 *t* Gsg.	worunter	
	7 Segler	„	1 736 „	„	
Nordamerika ..	44 „	„	8 505 „	„	
Russland	8 Dampfer	„	18 810 „	„	
Spanien	3 Segler	„	547 „	„	
China........	225 Dampfer	„	274 423 „	„	und
China........	386 Dschunken	„	92 514 „	„	

Die Zahl und Tonnengehalte der ausgelaufenen Schiffe differiren von jenen der eingelaufenen nur bei den chinesischen Dschunken.

1889.

Eingelaufen:

Englische Schiffe	744		mit	719 542 *t*	Gsg.,	
	11	Segler	„	4 616 „	„	
Deutsche Schiffe	97		„	53 868 „	„	worunter
	3	Segler	„	739 „	„	
Russische Schiffe	8	Dampfer	„	18 810 „	„	
Amerikanische Schiffe	35	Segler	„	7 344 „	„	
Japanische „	2	Dampfer	„	1 710 „	„	
Chinesische „	234	„	„	285 752 „	„	und
	698	Dschunken	„	87 967 „	„	

Die ausgelaufenen Schiffe differiren von den hier ausgewiesenen nur um eine einzige Dschunke.

1890.

Eingelaufen:

Englische Schiffe	861		mit	800 113 *t*	Gsg.,	worunter
	10	Segler	„	4 380 „	„	
Deutsche Schiffe	76		„	44 196 „	„	worunter
	1	Segler	„	248 „	„	
Russische Schiffe	10	Dampfer	„	23 610 „	„	
Amerikanische Schiffe......	19	Segler	„	3 547 „	„	
Chinesische Schiffe........	229	Dampfer	„	289 841 „	„	und
	839	Dschunken	„	105 408 „	„	

Ausgelaufen:

Englische Schiffe	862		mit	800 556 *t*	Gsg.,	worunter
	11	Segler	„	4 823 „	„	
Deutsche Schiffe			wie oben			
Russische „			„ „			
Amerikanische Schiffe......	21	Segler	mit	3 962 *t*	Gsg.,	
Chinesische „	229	Dampfer	„	289 841 „	„	und
	835	Dschunken	„	104 602 „	„	

Über das Anlaufen des Ankerplatzes von Ching-kiang und dessen Verhältnisse macht Fregattencapitän Khittel die folgenden Bemerkungen:

Digitized by Google

Das Anlaufen des Ankerplatzes von Ching-kiang erfolgt gegenwärtig noch durch die Passage südlich von *Silver Island*; diese Passage ist aber auf den Karten zu tief bezeichnet, denn die rapid zunehmende Versandung hat den Grund bereits auf 4 Faden gehoben und lässt es als sicher erscheinen, dass der Strom binnen weniger Jahre sich nördlich von dem genannten Eilande Bahn brechen wird, so wie dies in ähnlicher Weise bei dem Goldenen Eilande schon geschehen ist.

Der beste Ankerplatz ist jener dwars von den Hulks; man findet dort sandigen, wenn auch tiefen Grund; stromaufwärts ist das Flussbett zwar seichter, allein seine Beschaffenheit ist eine felsige und von sehr starken sogenannten *chow-chow*-Wirbeln überdeckt. Die Ufer sind nirgends von einer Gestaltung, welche ein mehr oder weniger directes Anlegen der Schiffe ermöglichen würde; man wendet deshalb im Yang-tse-kiang überall Hulks an, die im tiefen Wasser verankert werden, um zu den verschiedenen Zwecken des Anlegens zu dienen und die Aufnahme und Sammlung der Ladungen zu bewerkstelligen, welche dann mittels flacher Lastboote transportirt werden können. Zum Schutze gegen Beschädigungen durch anlegende Dampfer sind diese Hulks außenbords durch ein System von Bohlen bekleidet.

12. Von Ching-kiang nach Wuhu.

Am 8. August um 5 Uhr 30 Minuten morgens verließ Zrinyi den Ankerplatz vor Ching-kiang und setzte die Reise stromaufwärts fort. Bis Morrinson-Point wurde längs des linken, dann längs des rechten Stromufers gesteuert. Die im Stromlaufe liegenden Inseln fand man sämmtlich von Wasser bedeckt und das Inundationsgebiet erstreckte sich landeinwärts bis auf zwei Meilen Entfernung von den Stromufern. Um die Mittagsstunde befand sich die Corvette bei dem Leuchtfeuer von Yen-tse-ke, umsteuerte dann *Tsankia Island* an seinem nördlichen Rando, passirte Nanking um 3 Uhr nachmittags, und erreichte bei eintretender Dunkelheit *Grosse Island*, wo eine Viertelstunde vor 8 Uhr abends der einbrechenden Dunkelheit wegen vor Anker gegangen werden musste; die Kesselfeuer wurden über Nacht zurückgeschoben.

Um 5 Uhr 20 Minuten des 9. wurde die Fahrt wieder aufgenommen; man steuerte durch den Susquehanna-Canal, passirte um 9 Uhr *Pillar Strait* und erreichte, längs des rechten Stromufers weiterfahrend, um 11 Uhr 25 Minuten Wuhu, woselbst in zehn Faden Wassertiefe mit vier Scheckeln Kettenausstich geankert wurde.

Die Fahrt zwischen Ching-kiang und Wuhu bot nichts sehr Bemerkenswertes; doch constatirt der Reisebericht des Schiffscommandanten, dass die stetig zunehmende Hitze mit dem Vordringen in das Innere des Continents anfing äußerst schwer erträglich zu soin.

„Seit dem Verlassen von Wusung," heißt es in diesem Berichte, „waren die Temperaturverhältnisse immer drückendere geworden und konuten jetzt schon als exorbitante bezeichnet werden. Weder im Rothen Meere noch im Indischen Ocean, noch in der Nähe des Äquators, in Singapore, können die Temperaturen mit jenen im Yang-tse-kiang verglichen werden, und zwar wurden dieselben immer ärger, je tiefer man in das Innere dos Landes eindrang. Auf Deck zeigt das Thermometer im Schatten häufig 40°; es gieng nie unter 33—34° herab, erreichte im Maschinenraume 49°, im achteren Kesselraume 52°, im vorderen Kesselraume sogar 56°. Ich kann es gar nicht beschreiben, wie schwer diese continuirliche excessive Hitze zu ertragen war, bin aber voll der Bewunderung über die Resistenz und Leistungsfähigkeit der Schiffsmannschaft, welche trotz aller physischen Beschwerden unverdrossen alle die vielen, eben mit der Flusschiffahrt unvermeidlichen

schweren Arbeiten, wio das häufige Ankerlichten, den Bootsdienst n. s. w. verrichtete und auch bei den zur unausgesetzten Schulung angeordneten Exercitien nie versagte. Insbesondere ist der ausdauernden nnd musterhaften Dienste der Maschinenmannschaft zu gedenken. Selbst die Nächte brachten nie und nimmer Kühlung und Erholung, die Hitze nahm nicht ab, hingegen erfüllten Milliarden von Mosquitos allo Räume, und dichte Schwärme von Henschreckon bedeckten oft das Schiff; das Schlafen wurde ein Ding der Unmöglichkeit. Nur dio jugendliche Kraft und Zähigkeit half der Schiffsbemannung über diese ernsten Beschwerden hinweg. Während des Aufenthaltes in Wuhu trat allerdings oine kleine momentane Erleichterung ein, indem nach einem starken Gewitter die Temperatur von 37 auf 21° zurückgieng; doch konnte man sich nur einen Tag dieser Erleichterung erfreuen, da die Hitze bald wieder die frühere Höhe und Stetigkeit erreichte — bei welcher wohl die schwerste Arbeit, trotz fortwährender Thätigkeit dor *Punkahs*, das Schreiben in den Kajüten nnd Kabinen bleibt."

Die Stromstrecke von Ching-kiang nach Wuhu schildert Linienschiffslieutenant v. Friedenfels in dem von uns schon mehrfach erwähnten Elaborate wie folgt:

Oberhalb von Ching-kiang wird der Strom alsbald durch die große Insel Pih-Sin-chan (*Deer Island*) in zwei Arme getheilt. Beide Canäle sind schiffbar, doch wird in der Bergfahrt gewöhnlich der nördliche Canal vorgezogen, welcher geradliniger ist und weniger Strömung besitzt, während für die Thalfahrt die starke Strömnng des südlichen Armes vortheihafter ist.

Am Ost- sowie am Westende von *Deer Island* stehen Leuchtbaken.

Im nördlichen der beiden genannten Canäle liegt der Uferort der benachbarten bedeutenden Stadt Ichang (nicht zu verwechseln mit dem oberhalb von Hankow liegenden Tractathafen desselben Namens), welches der bedeutendste Salzstapelplatz Chinas ist. An dieser Stelle liegt jederzeit eine große Flotille von Dschunken vor Anker, welche Salz laden nnd den Yangtse-kiang stromauf bis Chung-king, sowie durch die zahllosen Canäle in alle Districte Ostchinas verführen. Von der Stadt Ichang selbst wird vom Flusse aus nnr die hohe siebenstöckige Pagode sichtbar.

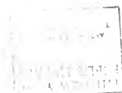
Von Ichang an verflachen sich beide Ufer, am rechten Ufer zieht jedoch, auf fünf Seemeilen im Hintergrunde, eine bewaldete Bergkette fort.

In der Weiterfahrt wird am linken Ufer die einen hohen Berggipfel krönende Ning-gan-shan-Pagode sichtbar.

Die bald folgende, nahezu rechtwinkelige Flussbiegung wurde von den Chinesen zur Anlage einer dritten Flussperre benützt, welche Yen-tse-ke benannt ist. (Tafel III.) Es liegen daselbst auf den circa 50 Fuß hohen Hügeln am rechten Ufer drei neuerbaute casemattirte Erdwerke, welche mit zusammen 19 Geschützen bestückt sind.

Am gegenüber liegenden flachen linken Ufer steht daselbst eine Leuchtbake. Das Fahrwasser führt von da an durch die folgende halbkreisförmige Flussbiegung in der Strommitte weiter.

Je näher man der früheren Capitale des chinesischen Reiches, der berühmten Stadt Nanking (chinesisch Kiang-nan) kommt, desto grüner nnd fruchtbarer wird die Gegend. Die Stadt Nanking ist vom Flusse aus nicht zu sehen. Man bemerkt nur cyklopenhafte, crenelirte, hohe, massive Steinquadermauern, welche, auf den Hügeln des rechten Ufers fortlaufend, sich in



Digitized by Google

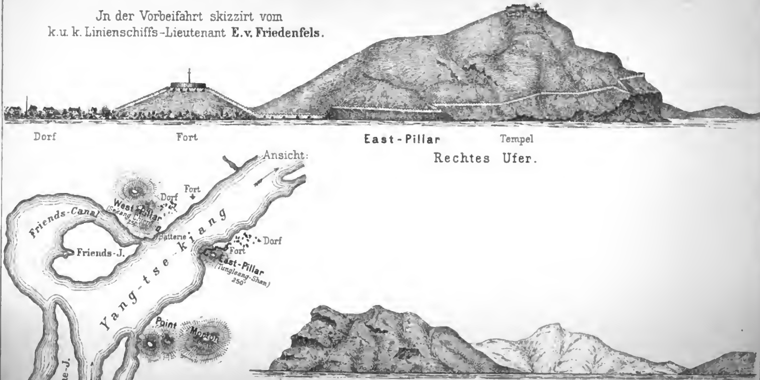
Skizze der 3ten Flußsperre Yen-tse-ke des Yangtse-kiang, 12 Seemeilen stromab von Nanking.







Digitized by Google


Skizze der Flussperre bei den „Two-Pillars" im Yangtsekiang, 10 Seemeilen stromab von Wuhu.
Jn der Vorbeifahrt skizzirt vom
k.u.k. Linienschiffs-Lieutenant E.v. Friedenfels.
Dorf
Fort
East-Pillar
Tempel
Rechtes Ufer.
Ansicht:
Fort
Dorf
West-Pillar
Friends-Canal
Batterie
Friends-J.
Yang-tse-Kiang
Dorf
Fort
East-Pillar
(Tungleang-Shan)
250'
Point
Morton
Deaborne-J.
West-Pillar
Linkes Ufer.

der Ferne verlieren, ferners in großer Entfernung die Schornsteine des kaiserlich chinesischen Arsenals, sowie mehrere Pagoden.

Ein seiner Form wegen „Löwenhügel" benannter Berg, nahe am rechten Ufer, trägt ein Fort, ferner liegen noch zwei Batterien an demselben Ufer, von denen die untere mit 13 Geschützen armirt ist, während etwas stromanfwärts von derselben die andere Batterie durch dicht belaubte Bäume vollkommen maskirt liegt. Entlang des Ufers einer *Creek*-Mündung zieht sich die Ufervorstadt Nankings, vor welcher ein der „*China Merchant Steam Navigation Company*" zugehöriger Anlegehulk vertäut ist.

Gegenüber, am linken Ufer, sieht man auf hohem Hügelrücken in einiger Entfernung vom Flusse die Mauern der ehemals stark befestigten Militärstadt Kiang-pu.

Diese Stadt, welche sich seinerzeit zuerst für die Mandschuren-Dynastie erklärt hatte, wurde zur Strafe hiefür von den damals zu Nanking noch mächtigen Mings zerstört.

Die Hafenzeit zu Nanking beträgt circa 11 Stunden; von hier flussaufwärts haben die Gezeiten nur mehr geringe Wirkung, bis dieselben endlich bei Wuhu durch das strömende Wasser vollkommen aufgehoben werden.

Der Flussarm nördlich der Fasaneninsel (*Pheasant Island*) wird in der Strommitte durchfahren.

Wie schon der Name andeutet, ist an dieser Stelle sehr gute Jagd; im Herbst und Winter ankern aus diesem Grunde englische Kriegsschiffe, sowie zahlreiche *house-boats* an diesem Orte.

In dem schmalen, nördlich von *Wade Island* liegenden Susquehanna-Canal muss man sich nahe an dem Nordufer der genannten Insel halten. Auf *Wade Island* steht eine Leuchtbake.

Nach Passirung des Susquehanna-Canals wird in der Entfernung, am rechten Ufer, die hohe siebenstöckige Pagode der Stadt Taiping sichtbar, welche als Ausgangspunkt der für die mittleren Provinzen Chinas so verheerenden Rebellion eine traurige Berühmtheit erlangt hat.

In der Weiterfahrt gelangt man zu einer Flussenge, welche von zwei hohen Bergen gebildet wird. Am rechten Uferrande dringt ein einzeln stehender, 250 Fuß hoher kahler Berg weit ins Flussbett hinein, während genau gegenüber desselben am linken Ufer ein ähnlich geformter, ebenso hoher Berg steht.

Diese Flusstelle wurde sehr treffend „*Two Pillars*" (zwei Säulen) benannt und zur Anlage einer festen Flussperre benützt.

Der am rechten Ufer liegende, *East Pillar* benannte Granitfels trägt ein starkes, aus Steinquadern erbautes Fort, von welchem ausgehend sich eine zinnengekrönte Mauer am Bergabhange entlang zieht. Vor dem gegenüber liegenden *West Pillar* steht auf einem ebenen schmalen Uferstreifen eine kleine Batterie.

Auf der weiteren Fahrt durch den schmalen Canal zwischen *Morton Point* (am rechten Ufer) und *Dearborne* Island wird eine am rechten Ufer stehende Leuchtbake passirt.

---

13. Wuhu.

Wenn man sich, auf der Bergfahrt begriffen, Wuhu nähert, so bekommt man zu allererst die Gebäude der amerikanischen presbyterianischen Mission in Sicht. Es sind dies drei größere und zwei kleinere Pavillons und eine kleine Kapelle,[1]) welche auf der Kuppe eines Hügels etwa eine Seemeile stromabwärts von Wuhu liegen. Zunächst kommen dann die wenigen Gebäude des europäischen Settlements in Sicht, welche sich über drei kleine Hügel an dem Stromufer vertheilen. Auf dem am meisten stromabwärts liegenden Hügel erhebt sich die französische Jesuiten-Mission, aus drei größeren Gebäuden und einer im Bau befindlichen massiven Steinkirche bestehend; auf dem nächsten Hügel steht das *Bungalow* des englischen Consulates, auf dem dritten endlich das kaiserliche Zollamt.

An diese europäische Niederlassung schließt sich unmittelbar die chinesische Vorstadt an, welche sich in Gestalt einer breiten und über eine Meile langen Straße landeinwärts, gegen die eigentliche Stadt Wuhu hinzieht. Diese selbst ist nach Art aller bedeutenderen chinesischen Städte von einer Mauer umgeben; die Umwallung gibt der Stadt eine viereckige Gestalt. Die Einwohnerzahl von Wuhu wird von den dort anwesenden Europäern auf 74 000 geschätzt; ansässige Europäer (und Amerikaner) zählte man in Wuhu zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes Zrinyi, 35. Es waren dies die Missionäre, der großbritannische Consul und die Beamten des kaiserlichen Zollamtes.[2])

In der Nähe der europäischen Niederlassung mündet ein *Creek*, welcher die Stadt in Verbindung mit dem Strom setzt. Durch Canäle ist Wuhu mit allen größeren Handelsstädten der anliegenden Provinzen verbunden, und es

---

[1]) „Den schönsten Punkt der Umgegend,“ schreibt Exner (1888), „einen ziemlich hoch gelegenen, einen weiten Ausblick gewährenden Platz auf felsiger Landspitze, haben amerikanische Missionäre ausgewählt, um daselbst zwei schöne Bungalows für sich zu errichten, denen sie eine bescheidene Kapelle hinzugefügt haben.“ — Exner fühlt sich hier an eine Anektode erinnert, die in Shanghai gerne über amerikanische Missionsberichte erzählt wird: „Aus den übersendeten Missionsgeldern sei eine schöne Kirche erbaut worden, während die übrig gebliebenen wenigen Ziegel (*a few remaining bricks*) zur Herstellung einer Unterkunft (*shelter*) für die Missionäre verwendet worden seien.“

[2]) Diese Angaben finden wir auch in Hübner-Jurnitscheks stastistischer Tafel. Réclus (VII. pag. 472), gibt die Zahl von 92 816 Einwohnern als Resultat eines im Jahre 1878 vorgenommenen Census.

gelten als die wichtigsten dieser Wasserwege jene, welche Wuhu mit dem Theestapelplatze Taiping-shien, sowie mit den durch ihren Seidenhandel hervorragenden Städten Nanking und King-shien in Verbindung setzen. Auch sind es ausschließlich die zahlreichen und weitverzweigten Wasserwege, durch welche Wuhu befähigt wird, die Producte des Reisbaues, welcher auf viele Quadratmeilen um die Stadt herum betrieben wird, an sich zu ziehen und zum Ausfuhrsplatz für diesen Artikel zu werden.

Bei der Mündung des früher erwähnten *Creeks* bemerkt man auf einem kleinen Hügel eine mächtige siebenstöckige Pagode, welche aber in sehr verfallenem Zustande zu sein scheint. In der Nähe dieses Bauwerkes befinden sich fünf festverankerte Hulks, an welchen die regelmäßig verkehrenden Flussdampfer anlegen und ihre Lade- und Löschoperationen vornehmen.

Schiffe, welche nicht an diesen Hulks anlegen können, sondern im Flusse ankern müssen, finden, wie der Commandant der Zrinyi bemerkt, vor Wuhu überall schlechten Ankergrund. Oberhalb der Stadt erzeugt der Zufluss eines an dem rechten Ufer mündenden *Creeks* ein starkes und gefährliches Wirbelwasser, und außerdem bildet eine nur anderthalb Faden tiefe Sandbank, die allerdings im Abschwemmen begriffen ist, ein weiteres Hindernis. Fregattenkapitän Khittel empfiehlt, den Ankerplatz im tiefen Wasser so zu wählen, dass die früher erwähnte Pagode OzN, die amerikanische Niederlassung Nord bleibt und langen Kettenausstich zu geben.

Die Ressourcen für die Schiffahrt sind in Wuhn nahezu Null. Doch steht in dieser Richtnng für Wuhu vielleicht eine Zukunft bevor, da vor kurzer Zeit bei Ta-tung Kohlenlager aufgeschlossen worden sind, so dass es nicht nnwahrscheinlich ist, dass Wuhu zu einem Stapel- und Ausfuhrplatz für das wichtigste Erfordernis der modernen Schiffahrt, für Steinkohle, werden mag. Bezüglich der Lebensmittel, des Wassers u. s. w. gilt ziemlich genau dasjenige, was in dieser Richtung über Ching-kiang gesagt worden ist; die Entfernung der Stadt von dem Ufer des Stromes weist hier sogar die Bevölkerung rücksichtlich des Wasserbezuges auf die Benützung einiger, nahe der Stadt gelegener Teiche. Ein kleines Spital wird von der amerikanischen Mission unterhalten, ist aber nur für die Aufnahme und Behandlung von Eingeborenen eingerichtet.

England hat in Wuhu ein effectives Consulat, welches, wie in allen chinesischen Vertragshäfen mit Ausnahme von Shanghai, auch mit der Führung der Agenden des k. u. k. Consulates betraut ist; Schweden und Norwegen sind durch eine Honorar-Consulatsagentur vertreten.

Über Handel nnd Schiffahrt von Wuhu mögen die nachstehenden statistischen Daten einige Orientirung geben.

Die Gesammthandelswerte der Ein- und Ausfuhren betrugen:

Im Jahre	Einfuhren	Ausfuhren
1888[1])	852 721 £	472 623 £
1889	1 017 734 „	857 330 „
1890	1 225 740 „	762 873 „
1891	1 230 381 „	1 294 904 „

[1]) Vergl. „*Schiffsstation in Ostasien*“, 7, pag. 398.

Digitized by Google

Diese Hauptzahlen zeigen unverkennbar die neuerdings steigende Tendenz der Handelsthätigkeit von Wuhu, welche während der Jahre 1886—1888 in Abnahme begriffen gewesen war.[1])

Im einzelnen sind als Hauptartikel bemerkenswert:

Bei den Einfuhren:

1. Opium.

Von diesem Artikel wurden in Wuhu eingeführt:

Im Jahre 1888.....	464 668	Pfund	im	Werte	von	388 836	£
„ „ 1889.....	333 066	„	„	„	„	314 481	„
„ „ 1890.....	342 279	„	„	„	„	297 869	„
„ „ 1891.....	347 764	„	„	„	„	299 235	„

Auch hier sind die geringer werdenden Mengen und Werte des eingeführten (indischen) Opiums, auf den stets wachsenden Consum des inländischen chinesischen Opiums zurückzuführen. Wuhu bezieht chinesisches Opium aus Hai-chou in der Provinz Ki; der steigende Verbrauch hat die Provinzialbehörden im April 1889 schon zur Aufstellung eines *Native Opium Office* zum Zwecke der Besteuerung des einheimischen Productes veranlasst.

2. Baumwollwaren.

Unter diesen Waren erreichen die grauen *Shirtings* und die englischen *Sheetings* die höchsten Werte.

An grauen *Shirtings* wurden eingeführt:

Im Jahre 1888......	100 138	Stück	im	Werte	von	41 502	£
„ „ 1889......	147 142	„	„	„	„	79 293	„
„ „ 1890......	105 343	„	„	„	„	60 906	„
„ „ 1891......	136 236	„	„	„	„	70 922	„

An englischen *Sheetings:*

Im Jahre 1888......	31 722	Stück	im	Werte	von	16 888	£
„ „ 1889......	89 296	„	„	„	„	48 938	„
„ „ 1890......	108 374	„	„	„	„	60 195	„
„ „ 1891......	69 810	„	„	„	„	34 649	„

3. Petroleum.

Im Jahre 1888...	546 340	Gallonen	im	Werte	von	14 567	£
„ „ 1889...	547 290	„	„	„	„	17 086	„
„ „ 1890...	823 200	„	„	„	„	28 778	„
„ „ 1891...	1 311 560	„	„	„	„	41 974	„

4. Zucker.

Im Jahre 1888......	55 443	Centner	im	Werte	von	38 810	£
„ „ 1889......	64 915	„	„	„	„	48 952	„
„ „ 1890......	93 049	„	„	„	„	76 245	„
„ „ 1891......	99 685	„	„	„	„	80 517	„

[1]) Für die Jahre 1886, 1887 und 1888 stehen folgende vergleichende Hauptziffern in *Haikwan Taels* zur Verfügung:

	1886	1887	1888
Gesammteinfuhr ausländischer Waren	3 817 313	3 000 347	2 662 960
Rückausfuhren	52 476	6 311	7 046
Ausländische Einfuhr, netto	3 764 837	2 994 036	2 655 914
Ausfuhren einheimischer Producte	3 574 122	2 000 027	1 999 903

Digitized by Google

Sehr bedeutende Werte erreichen unter den Einfuhren Wuhus auch einheimische Baumwollzeuge und einheimischer Zucker.

Diese Werte waren:

5. Einheimische Baumwollzeuge.

Im Jahre	1888	723 600	Pfund im Werte von	48 246 £
" "	1889	1 111 600	" " " "	78 288 "
" "	1890	1 396 239	" " " "	95 331 "
" "	1891	1 379 590	" " " "	90 467 "

6. Einheimischer Zucker.

Im Jahre	1888	88 255	Centner im Werte von	66 191 £
" "	1889	107 162	" " " "	84 334 "
" "	1890	124 128	" " " "	112 851 "
" "	1891	125 983	" " " "	110 660 "

Hauptartikel der Ausfuhren sind:

1. Reis.

Im Jahre	1888	56 727 *t*	im Werte von	221 269 £
" "	1889	125 979 "	" " "	568 352 "
" "	1890	90 390 "	" " "	430 382 "
" "	1891	201 547 "	" " "	958 888 "

2. Seidengewebe und Rohseide.

Im Jahre	1888	Gewebe	145 848	Pfund im Werte von	129 481 £
		Rohseide	36 470	" " " "	11 560 "
" "	1889	Gewebe	163 600	" " " "	146 945 "
		Rohseide	36 400	" " " "	15 491 "
" "	1890	Gewebe	221 470	" " " "	181 846 "
		Rohseide	77 482	" " " "	29 110 "
" "	1891	Gewebe	219 100	" " " "	170 671 "
		Rohseide	118 928	" " " "	40 892 "

3. Schwarzer Thee.

Im Jahre	1888	229 865	Pfund im Werte von	12 720 £
" "	1889	310 133	" " " "	20 278 "
" "	1890	256 412	" " " "	13 135 "
" "	1891	242 470	" " " "	11 363 "

Dazu grüner Thee, jährlich circa 50 000 Pfund im Werte von circa 2000 £.

4. Steinkohle.

Im Jahre	1888	7 195 *t*	im Werte von	8 680 £
" "	1889	9 272 "	" " "	7 232 "
" "	1890	14 365 "	" " "	11 545 "
" "	1891	13 769 "	" " "	10 826 "

Andere Artikel der Ausfuhren von Wuhu sind noch: Bohnen, Mais, Weizen, rohe Baumwolle, Federn und große Quantitäten jenes Pulvers, welches bei der Bereitung der Räucherspäne zu Zwecken des Cultus benützt wird, nämlich des sogenannten *joss-stick-powder*. Im Jahre 1888 wurden von diesem Pulver nicht weniger als 3 657 998 Pfund ausgeführt, doch erreicht diese enorme Menge nur den Wert von 2146 £.

Über die Schiffahrtsbewegung im Flusshafen von Wuhu liegen folgende Daten vor:

1889.

Eingelaufen:

1246 Schiffe mit 970 415 *t* Gsg., worunter
278 Segler „ 18 806 „ „

Von den Seglern entfielen:

275 Schiffe mit 18 191 *t* Gsg.

auf die einheimische Flagge.

Von den Dampfern entfielen auf

England	671	Schiffe	mit	638 283 *t*	Gsg.
China	219	„	„	273 843 „	„
Deutschland	78	„	„	39 483 „	„

Die Daten über die ausgelaufenen Schiffe decken sich beinahe vollständig mit jenen über die eingelaufenen.

1890.

Eingelaufen:

1522 Schiffe mit 1 052 350 *t* Gsg., worunter
460 Segler „ 24 585 „ „

Von den letzteren entfallen

457 Schiffe mit 23 793 *t* Gsg.

auf die einheimische Flagge.

Von den Dampfern entfielen auf

England	776	Schiffe	mit	717 003 *t*	Gsg.
China	211	„	„	275 848 „	„
Deutschland	59	„	„	30 930 „	„
Österreich-Ungarn[1])	16	„	„	3 984 „	„

Auch in diesem Jahre sind die Daten über die ausgelaufenen und eingelaufenen Schiffe beinahe ganz identisch.

1891.

Eingelaufen:

1473 Schiffe mit 1 115 214 *t* Gsg., worunter
433 Segler „ 26 999 „ „

Von letzteren waren chinesisch:

429 Segler mit 25 994 *t* Gsg.

Von den Dampfern gehörten an:

England	704	Schiffe	mit	703 158 *t*	Gsg.
China	236	„	„	25 994 „	„
Deutschland.......	45	„	„	41 829 „	„
Österreich-Ungarn[1])	55	„	„	56 045 „	„

[1]) Die letzterwähnten Dampfer gehörten der Firma des österreichischen Staatsangehörigen Krips an, welche nach vielversprechenden Anfängen in jäher und wenig ehrenvoller Weise zusammenbrach.

Digitized by Google

Bei den ausgelaufenen Schiffen ist eine erwähnenswerte Differenz gegen die eingelaufenen nur in der Zahl der chinesischen Segler zu verzeichnen, welche hier 469 mit 26 394 *t* Gesammtgehalt betrug.

Über den kurzen Aufenthalt der Zrinyi in Wuhu ist nichts Besonderes zu berichten. Zur Zeit der Ankunft des Schiffes lag der englische und österr.-ungar. Consul, Mr. Everard, schwer erkrankt darnieder; an seiner Stelle begab sich der Chef der kaiserlichen Zollbehörde, Mr. Spinney, ein Amerikaner, an Bord der Corvette, um die üblichen Dienste anzubieten und das Schiff zu begrüßen.

Eine Excursion durch die langgestreckte Vorstadt nach der Stadt Wuhu wurde noch am Tage der Ankunft ins Werk gesetzt; man fand die beinahe endlose, durch schöne Verkaufsgewölbe belebte Vorstadtstraße breiter und auch reinlicher, als es die chinesischen Straßen gewöhnlich sind; nachdem man aber die Stadtmauer erstiegen, und sich im Innern der Stadt einen kleinen Tempel und ein Opiumraucherlocal angesehen hatte, drängte man aus der entsetzlichen Atmosphäre, welche in den engen, winkeligen und schmutzigen Straßen der Stadt bei der drückenden Hochsommerhitze herrschte, alsbald wieder hinaus ins Freie.

Die Kürze des Aufenthaltes, welchen Zrinyi in Wuhu nahm, machte es mit Rücksicht auf die langwierige und schwerfällige Art des chinesischen Ceremoniells für den Commandanten unthunlich, einen Besuch des *Tao-tai* in Aussicht zu nehmen; Fregattenkapitän Khittel beschränkte sich deshalb darauf, sowie Consul Haas es ebenfalls that, den Austausch der chinesischen Visitkarte mit dem *Tao-tai* einzuleiten.

Von Interesse war ein Besuch, welchen der Commandant und ein Theil der Herren des Schiffsstabes der katholischen Mission abstatteten. Man fand eine ungewöhnlich große Zahl von Missionspriestern hier versammelt, da die Missionsanstalt von Wuhu, eine der bedeutendsten in ganz Ostasien, im Hochsommer von den Missionären der Provinzen Ngau-whei und Kiang-nin für einige Zeit zur Erholung von ihrem äußerst beschwerlichen Berufe aufgesucht wird. Während der übrigen Theile des Jahres wird die Mission von Wuhu nur von zwei Patres bewohnt. Außer den, wie erwähnt, über die Dauer der allerheißesten Jahreszeit hier versammelten Patres war eben auch der Bischof von Shanghai, Monsignore Granier, zur Inspicirung der Mission hier anwesend.

Die Herren von der Zrinyi wurden in der Mission auf das zuvorkommendste aufgenommen, man tischte ihnen willkommene Erfrischungen auf und geleitete sie durch alle Räume der Anstalt. Das Hauptgebäude der Mission dient als Wohnhaus und Schule; von einem Garten umschlossen, befindet sich außerdem eine neuerbaute Kirche und ein Spital hier. In der Kirche fand man zahlreiche chinesische Gläubige bei der Andacht und beim Recitiren von Litaneien. Die Missionäre, der Gesellschaft Jesu angehörig, tragen sämmtlich die chinesische Landestracht, den langen Zopf nicht ausgeschlossen. Einige von ihnen waren schon über dreißig Jahre in China thätig. Der Mehrzahl nach waren sie französischer Nationalität, doch gab es auch Italiener und Deutsche unter ihnen.

Der Bischof Monsignore Granier, erwiderte den der Mission abgestatteten Besuch persönlich an Bord der Zrinyi; Fregattenkapitän Khittel benützte diese Gelegenheit, um das Prestige dieses katholischen Würdenträgers in der bei den Chinesen sehr wirksamen Weise zu erhöhen, indem er, nach-

dem der Bischof das Schiff verlassen hatte, einen Salut von 13 Schuss abgeben ließ.

Die christlichen Missionen in China sind bekanntlich durchaus nicht allein als Verbreiter christlichen Glaubens und christlicher Moral anzusehen, sondern es ist ihre Thätigkeit gewiss zugleich diejenige, von welcher sich hoffen lässt, dass — wenn auch wohl erst nach Verlauf langer Zeit — das chinesische Volk auf die Anfänge der Bahn abendländischer Cultur gebracht werden möge. Dafür bürgen die Jugendasyle, die Schulen und Lehrwerkstätten, welche — namentlich von den katholischen Missionären — in immer wachsender Zahl gegründet und mit aufopfernder Sorgsamkeit geleitet werden.

Das Missionswesen ist demnach, von unserem europäischen Standpunkte aus betrachtet, eine der wichtigsten und interessantesten der chinesischen Angelegenheiten.

Wir glauben demnach, es uns nicht versagen zu brauchen, hier die Daten und Ansichten einzuschalten, welche Herr A. H. Exner, auf Grund vorzüglicher Information und eigener Beobachtungen während eines längeren Aufenthaltes, über das Wesen der christlichen Missionen in seinem inhaltreichen Werke über China niedergelegt hat.

An die Beschreibung der großartigen Lehr- und Erziehungsanstalt zu Siccawei nächst Shanghai, von der wir schon an früherer Stelle das Observatorium erwähnt haben, schließt Exner die folgenden Betrachtungen.

Die Zahl der in China thätigen Orden beträgt acht: nämlich Augustiner, Belgisches Seminar, Dominicaner, Franciscaner, Jesuiten, Lazaristen, Mailänder und Pariser Seminar. Von diesen ist das letztgenannte — seit 1696 in China thätig — in der größten Anzahl von Vicariaten, nämlich 10, beschäftigt, hat die meisten europäischen Missionäre (246) und die größte Anzahl von Christen (167 860). Nächst dem kommt der Orden der Jesuiten, seit 1660 thätig, die älteste Mission in China, mit 125 Missionären und 139 530 Christen über zwei Vicariate vertheilt. Die Lazaristen, seit 1690 thätig, nehmen die dritte Stelle ein und haben in ihren sechs Vicariaten 61 Missionäre und 84 150 Christen. Sodann kommen die Franciscaner, seit 1696 und in sieben Vicariaten thätig, mit 68 Priestern und 60 600 Christen. Die Dominicaner, seit 1696 und in einem einzigen Vicariat thätig, zählen 24 Missionäre und 36 090 Christen; das Belgische Seminar, seit 1840 thätig und auf fünf Vicariate vertheilt, zählt 91 Priester und 20 330 Christen; das Mailänder Seminar, seit 1843 und in drei Vicariaten thätig, hat 16 Missionäre und 13 040 Christen, und schließlich der Augustiner-Orden, seit 1879 und in einem einzigen Vicariat thätig, hat vier Priester und 100 Christen.

Man hört oft die Meinung aussprechen, dass die katholischen Missionen schon seit den letzten 600 Jahren in China thätig seien, während der erste protestantische Missionär, Morrison, im Reiche der Mitte bekanntlich erst vor etwa 80 Jahren landete. Dies ist jedoch kaum richtig. Es kann zwar nicht bestritten werden, dass schon im Jahre 1307 Papst Clemens V. den erzbischöflichen Stuhl von Khambalu — Peking — errichtete und dass der bischöfliche Stuhl von Zaytun — Tsientscheu-fu in Fukien — seit 1313 besteht, doch ist das Jahr, von welchem man die Einführung des Christenthums in China rechnen sollte, nichtsdestoweniger erst das Jahr 1580, denn in diesem Jahre gelang es dem P. Ruggieri S. J. in Canton festen Fuß

zu fassen und erst 1601 hatte sich Pater **Ricci** den Eingang in die Hauptstadt **Peking** erzwungen.

Nach der folgenden Statistik — die Zahlen für Macao, etwa 50 000, fehlen in derselben — betrug Ende 1887 die Anzahl der eingeborenen Katholiken in China 541 720, die der Katechumenen — bekehrte Heiden, die aber noch nicht getauft sind — 24 900. Diese Ziffer ist jedoch sehr unvollständig, da sie nur die Zahl der Katechumenen aus 13 von 35 Vicariaten angibt. Man dürfte demgemäß die Totalziffer für Katechumenen auf etwa 60 000 erhöhen dürfen. Priester (Europäer) zählt man (27 Bischöfe, welche in der weiter folgenden Tabelle nicht aufgenommen sind, abgerechnet) 655 und chinesische 335. Die Zahl der Kirchen und Kapellen beträgt 2942, die der Schulen 1850 mit 31 625 Schülern. Außerdem sind in den verschiedenen Vicariaten 36 Seminare vorhanden, welche von 744 Studenten besucht werden. Schätzt man die Einwohnerzahl Chinas auf 390 000 000 und die der katholischen Christen gegen Ende 1888 auf 600 000, so haben wir im Durchschnitte einen eingeborenen christlichen Chinesen auf 650 Chinesen der Gesammteinwohnerzahl. Im Jahre 1869 betrug die Anzahl der katholischen eingeborenen Christen etwa 400 000. Demgemäß haben die katholischen Missionäre im Durchschnitt jährlich etwa 10 000 Bekehrungen erzielt.

Die weiter unten folgende Tabelle zeigt in übersichtlicher Weise den heutigen Stand der katholischen Mission in China. Die Zusammenstellung beruht auf Statistiken, welche alljährlich von der Propaganda in Rom herausgegeben werden und somit als authentisch anzusehen sind.

Eine ähnliche Tabelle der **protestantischen** Missionen in China existirt nicht und es muss daher bei Besprechung derselben das Material als Grundlage dienen, welches die Jahresberichte einiger Missionsgesellschaften und der „Ostasiatische Lloyd“ bieten.

Die Zahl der zur Zeit in China wirkenden protestantischen Missionsgesellschaften betrug gegen Ende des Jahres 1888 40 und es stellte sich die Zahl ihrer Missionäre auf 526 männliche, 597 weibliche, zusammen 1123 Mitglieder, welche von 162 ordinirten und 1278 nicht ordinirten eingeborenen Gehilfen unterstützt wurden.

Diese 40 Missionen zählen 34 550 (1887 : 32 260) Communicanten und ihre Schulen werden von 14 820 eingeborenen Schülern besucht.

Die älteste protestantische Mission in China ist die *„London Mission“* deren erster Apostel im Jahre 1807 im Reiche der Mitte landete. Sie unterhält derzeit in China 65 Missionäre und zählt 3695 Communicanten. Die größte Anzahl Communicanten, nämlich 3900, hat die *„Methodist Episcopal Mission“* zu verzeichnen und es bestehen überhaupt nur **vier** protestantische Missionen, welche über 3000 Communicanten zählen.

Die meisten Missionäre unterhält in China die *„China Inland Mission“*, welche seit 1866 im Lande thätig ist und durch 216 Missionäre vertreten ist. Die Zahl ihrer Communicanten beläuft sich auf 2415.

Vier Missionen deutscher Nationalität sind in China vertreten, nämlich:

1. **Die Rheinische Missionsgesellschaft**, mit sechs Missionären und zwei Missionärinnen auf drei Stationen mit 265 Gemeindemitgliedern.

2. **Die Berliner Gesellschaft zur Beförderung der evangelischen Missionen unter den Heiden**, mit sechs Missionären und

35 eingeborenen Gehilfen auf 17 Stationen und 23 Predigtplätzen mit 736 Gemeindemitgliedern. Diese Gesellschaft ist seit dem Jahre 1882 in China thätig.

3. Der Allgemeine evangelisch-protestantische Missionsverein, seit 1884 thätig, welchem der durch seine literarische Thätigkeit rühmlichst bekannte Theol.-Dr. Faber in Shanghai angehört. Dieser Verein hat sein Hauptarbeitsfeld nach Japan verlegt und ist in China nur mehr durch zwei Missionäre vertreten: den schon genannten Dr. Faber und Pastor Phil.-Dr. Lorentzen, ebenfalls in Shanghai.

4. Der Berliner Frauen-Missionsverein für China, welcher das Findelhaus „Bethseda“ auf Hongkong erhält.

Schließlich ist noch die seit 1847 in China thätige Baseler evangelische Missionsgesellschaft mit 17 männlichen, 11 weiblichen europäischen Missionären, 4 eingeborenen Missionären und 74 eingeborenen männlichen und weiblichen Gehilfen zu erwähnen. Sie haben 12 Stationen mit insgesammt 3127 Gemeindemitgliedern.

Aus dem vorstehenden Zahlenmaterial ist ersichtlich, dass die Erfolge der protestantischen Missionen in China im Vergleiche mit jenen der katholischen äußerst gering sind. Die Ursache, warum es den Protestanten oft nur gelingt, dort einige wenige Proselyten zu machen, wo die Jesuiten einen nach Hunderten zu zählenden Erfolg haben, dürften verschiedener Natur sein. Einmal übt der römisch-katholische Gottesdienst mit seinem Pomp, seinen zahlreichen Ceremonien, seinem Weihrauch u. s. w. eine viel größere Anziehungskraft auf die Heiden aus, als der einfache, prunklose Gottesdienst der Protestanten. Die Gewänder der Priester, der Cultus einer heiligen Jungfrau, das Absingen der Litaneien, die verschiedenen Priesterkasten, Mönche, Nonnen u. s. w. bilden eine Brücke, auf welcher sich Buddhismus und Katholicismus leicht zu begegnen vermögen.

Aber noch ein anderer Grund spricht für die so günstigen Resultate der katholischen Missionen. Es ist dies die Wahl der Männer, welchen diese Mission übertragen wird. Der römisch-katholische Missionär wählt seinen Beruf aus Überzeugung und Liebe zur guten Sache und hat eine gute Vorbereitungsschule durchmachen müssen — nach den Vorschriften des Jesuiten-Ordens z. B. eine solche von zehnjähriger Dauer — ehe es ihm gestattet wird, als Prediger unter die Heiden zu gehen. Unter den protestantischen und in erster Reihe unter den amerikanischen Missionären hingegen findet man vielfach Abenteurer, welche ihren Beruf handwerksmäßig und rein als Broterwerb auffassen. Die amerikanischen Missionäre und wohl auch englische, setzen sich gar oft aus angeblich bekehrten Dieben, aus verkrachten Handwerkern und heuchlerischen Abenteurern der verschiedensten Art zusammen. Sie sind außerdem, entgegen ihren katholischen Amtsbrüdern, verheiratet und das Wort „Amerikanische Missionärsfamilie“ ist schon zum Synonym für große Fruchtbarkeit geworden. Weib und Kind, beziehungsweise Weib und viele Kinder, bringen aber der Sorgen und Abhaltungen gar mancherlei und sehr bald vermag unser protestantischer Missionär nur noch eine beschränkte Anzahl Stunden seinem eigentlichen Berufe zu widmen, indessen sein katholischer Mitarbeiter — *with no wife to bother his life* — alle seine Gedanken, Energie und Zeit, seinem hohen Berufe voll und ganz zuwenden kann.

Schließlich bemerkt Prof. Exner noch, dass er speciell über die deutschen Missionsgesellschaften überall nur das rühmlichste gehört habe. Gleich

Digitized by Google

den Jesuiten legen sie bei ihrem Bekehrungswerke großen Wert auf den Samariterdienst, auf die Errichtung von Schulen, auf die Aufnahme von Pfleglingen und Findlingen und es genügt, in dieser Richtung auf das von dem Berliner Frauenvereine in Hongkong unterhaltene Findelhaus hinzuweisen.

Das Bild, welches wir aus Vorstehendem über die christlichen Missionen in China gewinnen, würde unvollständig bleiben, wenn wir nicht, neben der unbestreitbaren hohen Verdienstlichkeit der Missions-Bestrebungen, auch auf die Nachtheile hinweisen würden, welche den europäischen Interessen in China häufig genug gerade durch die Mission erwachsen. Wir wollen diesfalls dem gleichen Gewährsmanne folgen, welcher an anderer Stelle seines Buches das Folgende schreibt:

Es ist schwierig, ein richtiges Urtheil sowohl über den Nutzen als über den Schaden, welcher durch die Missionäre in China hervorgerufen wird, abzugeben. Es lässt sich nicht leugnen, dass vom praktischen Standpunkte aus betrachtet, mancherlei Unangenehmes durch die Missionäre geschaffen wird; man frage nur bei den diplomatischen Vertretern im fernen Osten nach und man wird daselbst wenig Sympathien für diese Pionniere finden; sollen doch sie es sein, durch deren Vorgehen gar oft die unangenehmsten diplomatischen Verhandlungen heraufbeschworen werden. Da die Missionäre ihre Thätigkeit weit über den Bereich der dem fremden Handel geöffneten Städte ausdehnen, so werden an Inlandplätzen leicht Unruhen und Verfolgungen wachgerufen, deren Consequenzen alsdann dem europäischen Einfluss zu Schaden gereichen. Der Ehrgeiz, die Herrschsucht und Urtheilslosigkeit eines gewissen Theiles der in China wirkenden französischen, englischen und amerikanischen Missionäre tragen die Schuld an dem durchaus berechtigten Misstrauen, welches die chinesischen Behörden der Propaganda des Christenthumes, gleichviel unter welcher Form dieselbe auftritt, entgegenbringen. Man braucht nicht weit zu suchen, um Beweise für die Behauptung zu erbringen, das sehr viele der in China thätigen Missionäre das unausgesetzte Bestreben zeigen, zu Gunsten ihrer Proselyten einen directen Druck auf die Verwaltungsbehörden im Innern des Reiches auszuüben und so einen Einfluss auf ihre Entschließungen zu gewinnen. Die in Shanghai erscheinende Monatschrift „*The Chinese Recorder and Missionary Journal*“, ein ausgezeichnetes Blatt voll lehrreicher und auch für weitere Kreise interessanter Aufsätze, enthält so ziemlich in jeder ihrer Nummer einen Beleg hiefür. Hier berichtete ein Missionär, dass er die Behörden aufgefordert habe, einen im Gefängnisse befindlichen Christen sofort freizulassen; dann stellt sich ein anderer Missionär auf die Seite einiger Mitglieder seiner Gemeinde, welche von ihrem Familienoberhaupte angehalten werden, für die Instandhaltung der Ahnenhalle beizusteuern, was sie als Christen verweigern. Hingegen wäre vielleicht nicht allzuviel einzuwenden, aber gleich darauf erzählt uns derselbe Herr, dass er den christlichen Mitgliedern derselben Familie behilflich gewesen ist, gewisse Gelder ausgezahlt zu erhalten, welche aus den von den Ahnen stammenden Familienfonds von Zeit zu Zeit an die Angehörigen dieser Familie gezahlt zu werden pflegen, welche Gelder aber zurückbehalten worden waren, da die Zahlung der Beiträge zur Ahnenhalle verweigert worden waren. Auch die „*North China Daily News*“ lassen sich ununterbrochen von ihren befreundeten Missionären Berichte aus dem Inneren schreiben, in welchen wie ein rother Faden das Eingreifen der Missionäre in innere Angelegenheiten der Verwaltung des Reiches erkenntlich wird. Gelingt es nicht, die chinesischen Behörden einzuschüchtern, so wird

Digitized by Google

frisch an die Gesandtschaften nach Peking appellirt und unter Berufung auf die Vertragsrechte und unter weitestgehender Auslegung derselben die Vermittlung der Gesandtschaft gefordert.

Wenn im Laufe der letzten Jahrzehnte mehrfach Christenverfolgungen in China stattgefunden haben, so dürfte der Grund für dieselben weniger in einer Feindseligkeit gegen den christlichen Glauben, als vielmehr in der Art des Vorgehens vieler der Missionäre zu suchen sein. Der Chinese zeigt fremden Religionsbekennern gegenüber eine große Duldung, wodurch allein es möglich war, dass der Buddhismus in dem ursprünglich nur dem Confucius huldigenden Lande eine so große Verbreitung finden konnte. Auch die Verbreiter des Christenthumes hatten sich anfänglich nicht über Widerstand zu beklagen und der erste vom Papst Nicolaus IV. im Jahre 1288 nach China entsandte Missionär Joan de Corvina und dessen Nachfolger wurden geachtet und friedlich geduldet. Die bald nachfolgenden Jesuiten und Dominikaner ließen sich jedoch zur Überschreitung ihrer Machtvollkommenheiten verleiten. Sie suchten Einfluss in Regierungskreisen zu erlangen, intriguirten zu Gunsten ihrer kaufmännischen Landsleute und Glaubensgenossen, verletzten in ihrem Bestreben, die Sitten des Volkes zu bessern, mancherlei eingewurzelte Vorurtheile und veranlassten schließlich den Papst, die Herrschaft über die chinesischen Proselyten zu beanspruchen. Die Folge dieses wenig klugen Vorgehens zeigte sich in den wiederholt stattgefundenen Verfolgungen und Austreibungen der Christen und in der sich so stark herausgebildeten Antipathie gegen alles Europäische.

Soweit Exner. Hören wir nun noch, was der Commandant der Zrinyi über das christliche Missionswesen in China in Erfahrung brachte; von besonderem Interesse ist dabei die genauere Statistik der protestantischen Missionen, durch welche die eben gegebenen Ausführungen eine wesentliche Ergänzung erfahren. Fregattencapitän Khittel schreibt das Folgende:

Die ersten Missionäre, welche bereits im IV. und V. Jahrhunderte nach Christi im Innern Chinas die christliche Lehre geprodigt haben sollen, gehörten der vom päpstlichen Stuhle als Ketzer erklärten und verfolgten Secte der Nestorianer an, welche noch heutzutage in Syrien zahlreiche Anhänger hat.

Dass die Versuche zur Ausbreitung der christlichen Lehre in China wirklich soweit zurückreichen, soll durch einen im Jahre 1625 gemachten Fund beglaubigt worden sein. In diesem Jahre fanden nämlich chinesische Arbeiter beim Umgraben eines Stückes Land in der Nähe der Stadt Singan, Provinz Shensi, eine große steinerne Tafel, auf welcher an 1800 chinesische und 100 syrische Schriftzeichen eingegraben waren. Dieses Denkmal, Nestorianische Tafel benannt, soll das älteste bisher gewordene Wahrzeichen über die Anfänge der christlichen Religion in China sein und in einer Art kurzgefasster Geschichte der christlichen Bestrebungen, deren Anfänge so weit wie oben gesagt, zurückführen.

Es hat nicht an Bemühungen, besonders von englischer Seite, gefehlt, die Nestorianische Tafel für ein großes europäisches archäologisches Museum zu erwerben; auch die Päpste trachteten dieses hochinteressante Document in ihren Besitz zu bringen; doch die chinesische Regierung hat die Überlassung stets verweigert und es soll die Nestorianische Tafel an ihrem Fundorte, unter Beaufsichtigung von Regierungsorganen, auf ewige Zeiten aufbewahrt bleiben.

Eine ansehnlichere Verbreitung der christlichen Lehre datirt der Natur der Sache nach erst von der langsam, aber stetig fortschreitenden Erschließung

Digitized by Google

des chinesischen Reiches für Fremde. Seither dringen zahlreiche Missionäre der verschiedenen christlichen Confessionen nnd Secten his in die entlegensten Theile des chinesischen Reiches nnd obliegen mit Erfolg der Bekehrung der Chinesen zur christlichen Lehre. Obwohl nun von den Missionären der verschiedenen Bekenntnisse im Grunde dieselbe Lehre gepredigt wird, so konnte es doch nicht ansbleiben, dass die gleichzeitige Thätigkeit protestantischer und katholischer Missionäre an ein und demselbeu Orte zeitweise gewisse Rivalitäten hervorrief, welche der Sache selbst nicht förderlich sein kounten.

Der selbstlose Eifer und der Opfermuth der Missionäre und vorzugsweise der katholischen Missionäre, verdient aber gewiss die höchste Achtung und Anerkennung. Inmitten eines Volkes lebend, welches in seiner größten Mehrzahl den Europäern feindlich gesinnt ist, in seiner Gesammtheit jeder Neuerung ablehnend gegenüber steht, znr Entbehrung eines jeden, auch noch so geringen Comforts vernrtheilt, täglich zahlreichen Gefahren ausgesetzt, oft genug bemüssigt, dem Tode ins Angesicht zu sehen, lassen sich die opfermnthigen Verkünder der christlichen Lehre nnd Gesittung doch auch von keinem noch so schweren nnd opfervollen Misserfolge abschrecken und setzen das begonnene, segensreiche Werk, von dem kein Ende ahzusehen ist, mit geduldigem Eifer nnd stets nngeschwächtem Opfermuthe fort. Dem Durchschnittsmenschen fehlt es gänzlich an der Fähigkeit zu begreifen, wie es nur möglich sei, dass junge, hochgebildete Männer, denen in ihrem Vaterlande die schönste erfolgreichste Carriere offenstünde, in ansehnlicher Zahl sich expatriiren, nach China kommen, um da ihr ganzes Leben dem mühseligen Missionswerke zu weihen!

Der protestantische Missionär, so sehr auch bei ihm der Glauben an die Heiligkeit seines Berufes die vornehmste Triebfeder bilden mag, lebt ein ganz anderes Leben, als sein katholischer Amtsbruder; er genießt an der Seite seiner Frau, meist mit einer ansehnlichen Nachkommenschaft gesegnet, Freuden des Daseins, welche dem katholischen Priester gänzlich versagt sind; der letztere lebt meistens vollkommen allein, nur von ausschließlich chinesischer Bevölkerung umgeben. Der einzige Lohn — in diesem Leben — kann für den Missionär nur im Erfolge liegen; und auch dieser ist oft fragwürdig genug. Die speculative Anlage des chinesischen Volkes bringt es mit sich, dass der Einzelne immer nur auf seinen greifbaren Vortheil bedacht ist; der Missionär wird daher seine Adepten mit Leichtigkeit nuter verlassenen, ausgesetzten, oder nnter den Kindern sehr armer Leute finden; auch verarmte ältere Leute werden sich ohne allzn große Schwierigkeiten bereit fiuden lassen, sich nnter seinen Schutz zu begeben; aber diese werden bei erster Gelegenheit, um eines anderweitig gebotenen Vortheiles anch sogleich wieder hereit sein, den kaum angenommenen Glauhen wieder zu verleugnen.

Der erste protestantiche Missionär, Dr. Marshman begann seine Thätigkeit in China erst im Jahre 1799; gegenwärtig sind 1295 fremde protestantische Missionäre, worunter mehr als die Hälfte Frauen, in China thätig. An der protestantischen Missions-Confereuz, welche im Jahre 1890 iu Shanghai tagte, nahmen 400 protestantische Missionäre der verschiedenen Secten, aus allen 18 Provinzen des Reiches Theil.

Zur Zeit der Abhaltung dieses Congresses wurde eine Statistik der protestantischen chinesischen Missionen herausgegeben, deren Hauptdaten wir der folgenden Tabelle über die katholischen Missionen anschließen.

Digitized by Google

Vicariat	Bewohner	Orden	Gegründet
Fukien und Formosa	22 000 000	Dominicaner	1696
Schansi	14 000 000	Franciscaner	1696
Shantung {Nord Süd	29 000 000	{Franciscaner Belgisches Seminar	1839 1885
Shensi	10 000 000	Franciscaner	1844
Honan {Nord Süd	23 000 000	Mailänder Seminar	1843 1880
Hongkong	—	Mailänder Seminar	1874
Hunan {Nord Süd	18 000 000	{Augustiner Franciscaner	1879 1856
Hupeh {Nordwest Ost Südwest	27 500 000	Franciscaner	1839 1870 1870
Kansu	9 200 000	Belgisches Seminar	1878
Kiangnan	76 000 000	Jesuiten	1660
Kiangsi {Nord Ost Süd	23 000 000	Lazaristen	1696 1858 1879
Kuangsi	7 200 000	Pariser Seminar	1875
Kuangtung	19 000 000	dto.	1850
Kweichow	5 300 000	dto.	1847
Szechuen {Nord Ost Süd	35 000 000	dto.	1696 1856 1860
Chekiang	18 000 000	Lazaristen	1883
Pechili {Nord Südost Südwest	28 000 000	{Lazaristen Jesuiten Lazaristen	1690 1856 1856
Yünnan	5 500 000	Pariser Seminar	1840
Korea	9 000 000	dto.	1831
Mandschurei	6 000 000	dto.	1838
Mongolei {Ost Central Südwest	2 000 000	Belgisches Seminar	1840 1883 1883
Thibet	4 000 000	Pariser Seminar	1857
Total-Summe	390 700 000	—	—

Digitized by Google

in China.

Priester		Katholiken	Katechumenen	Kirchen und Kapellen	Schulen	Schüler	Seminare	Studenten
Europäer	Eingeborene							
24	16	36 000	2 420	51	24	?	2	20
7	9	14 980	2 500	10	20	1 290	1	18
12	11	16 020	4 970	300	36	200	1	27
4	—	830	2 150	30	1	?	1	15
15	14	21 300	—	105	15	80	2	35
3	3	1 240	—	6	8	100	1	10
6	4	5 000	—	45	20	120	1	17
7	5	6 800	—	26	19	1 000	1	12
4	1	100	—	6	1	16	—	—
4	8	5 000	—	33	7	85	1	24
8	10	6 200	—	27	10	520	1	15
14	13	18 000	—	42	16	1 065	1	20
6	5	4 120	—	21	2	80	1	12
5	—	1 500	—	9	3	35	1	10
83	29	105 000	2 660	660	743	13 300	2	93
5	6	3 220	750	24	24	660	—	—
10	4	10 870	510	43	22	740	1	12
8	5	3 560	1 440	25	16	140	—	—
11	4	1 020	—	4	5	70	2	12
39	5	28 670	—	121	117	1 620	1	48
26	7	16 900	—	73	84	1 090	2	20
24	49	38 800	3 000	46	186	2 670	2	94
31	33	26 080	2 000	64	123	1 390	2	85
23	9	18 000	—	36	62	1 150	1	26
9	7	7 480	—	39	37	500	2	26
19	27	32 770	560	121	66	1 540	2	46
37	11	34 530	1 520	462	148	1 710	1	14
10	20	26 250	420	81	5	260	2	15
21	8	11 210	—	53	30	· 200	1	18
18	—	13 650	—	?	—	—	—	—
44	4	12 530	—	140	—	—	—	—
21	3	5 500	—	76	—	—	—	—
41	5	9 000	—	115	—	—	—	—
20	—	3 500	—	30	—	—	—	—
9	—	1 000	—	18	—	—	—	—
628	335	541 720	24 900	2 942	1 850	31 850	36	744

Digitized by Google

B. Protestantische Missionen.

1. Fremde Missionäre:

Männer	589
Verheiratete Frauen	390
Unverheiratete Frauen	316
Im ganzen	1295

2. Einheimische Gehilfen:

Ordinirte Pastoren	209
Nichtordinirte Pastoren	1260
Weibliche Gehilfinnen	180
Zusammen	1649

3. Samaritanerwesen:

Spitäler	61
Apotheken	43
Patienten, 1889	348 439

4. Kirchen:

Organisirte Kirchen	520
Zur Gänze sich selbst erhaltende Kirchen	94
Zur Hälfte " " " "	22
Zum Vierteltheile sich selbst erhaltende Kirchen	27

5. Bibelvertheilung:

Bibeln	1454
Neues Testament	22 402
Einzelne Theile	642 131
Im ganzen	665 987

6. Communicanten: 87 287.

7. Eingeborne Schüler:

In Missionsschulen	16 816

8. Missionsbezirke: 40.

Die älteste protestantische Mission in China ist die Londoner Missionsgesellschaft, welche seit 1807 besteht.

Digitized by Google

14. Von Wuhu nach Hankow.

Nach 42stündigem Aufenthalte vor Wuhu verließ die Corvette den Ankerplatz am 11. August, wenige Minuten nach $^{1}/_{2}5$ Uhr Morgens. Die zu befahrende Route führte nun durchwegs längs des linken, tieferen Stromufers, und es wechselte die Stromstärke wegen der häufigen Krümmungen sehr oft; die mittlere Fahrgeschwindigkeit über den Grund, welche man hier erreichen konnte, betrug 4·8 Seemeilen in der Stunde. Nachdem um die Mittagsstunde *Antilope Point* dwars zu liegen kam, wurde sodann *Horse Shoe Bend* nördlich umsteuert und *Walled Village* um 2 Uhr 39 Min. passirt. Die herrschende leichte Nordbrise auf das beste benützend, setzte man um 1 Uhr 30 Min. nachmittags alle Segel bei und erreichte damit eine Fahrtbeschleunigung von einer Meile in der Stunde; die Segel konnten bis 6 Uhr abends geführt werden, so dass *Fitz Roy Island* um $^{3}/_{4}8$ Uhr abends erreicht wurde. Hier wurde für die Nacht Station gemacht und demgemäß geankert.

Die Fahrt wurde am nächsten Morgen um 5 Uhr 20 Min. wieder fortgesetzt. Man dampfte nördlich von *Fitz Roy Island* weiter, passirte Lang-kiang-ki (*Hen Point*) um 9 Uhr 15 Min., fuhr dann nördlich von *Jocelyn* und war um Mittag bei der ersten Pagode der Stadt Ngan-king. Dieser Ort wurde eine Viertelstunde später passirt, sodann am rechten Stromufer weiterfahrend, an den Orten Hung-shi-ki und Whang-shi-ki vorübergedampft. *Christmas Island* fand man vollständig unter Wasser stehend; auch konnte hier von dem rechten Stromufer gar nichts wahrgenommen werden. Südlich von Tsung-lin wendete sich das Fahrwasser wieder an das linke Stromufer, und um 7 Uhr 30 Min. ankerte die Corvette nahe an dem linken Stromufer bei *Dove Point*.

Am 13. August wurde um 4 Uhr 26 Min. morgens in Bewegung gesetzt, um 8 Uhr 14 Min. wurde der *Little Orphan Rock* passirt und um Mittag war das Schiff nächst *Hukau*. Durch den Direct Channel steuernd, gelangte die Corvette um 2 Uhr nachmittags vor Kiu-kiang, worauf *Hunter Island* südlich passirt wurde, und Abends um $^{3}/_{4}8$ Uhr ankerte man bei *Wussueh Village*.

Am folgenden Morgen wurde die Fahrt schon eine Viertelstunde vor 5 Uhr wieder aufgenommen und zunächst die wegen ihrer starken Wirbelströme berüchtigte *Split Hill Passage* durchfahren; hierauf kam die gefährliche Enge der *Havock Rocks;* diese beiden Stellen gehören zu den schwierigsten

der Yang-tse-kiang-Fahrt. Der Mittagepunkt des 14. fiel sechs Meilen nördlich von *Kichau Village*, und im Laufe des Nachmittage fuhr Zriny, längs des rechten Stromufere steuernd, durch den Ayres-Canal, welcher jetzt einem kleinen See glich, da das den Canal bildende *Collison Island* vollständig überschwemmt war. Um 7 Uhr abends paseirte man Whang-Chow und ankerte dann 3 Meilen nördlich von dieser Ortschaft.

Am folgenden Tage, Freitag den 15., verließ man den Ankerplatz wenige Minuten vor 5 Uhr früh, benützte die Passage zwischen *Will Island* und *Gravener Island* und eteuerte dann im Huquang-Canal gegen *Low Point.* Diese Spitze wurde um 10 Uhr 20 Min. doublirt, und um Mittag kam die Südwestspitze des theilweiee überschwemmten *Hirado Island* dwars; man erreichte Hankow um 1 Uhr 20 Min. nachmittags und verankerte daselbst das Schiff in der Nähe des englischen Consulates mit zwei Ankern.

Hiemit hatte die Bergfahrt S. M. Schiffee Zrinyi im Yang-tse-kiang nach elftägiger Dauer ihr Ende erreicht.

Von der Strecke Wuhu-Hankow gibt uns der Linienschiffelieutenant von Friedenfels die nachstehende Beschreibung.

Das Terrain oberhalb von Wuhu ist an beiden Ufern vollkommen eben und von zahlreichen schiffbaren, künstlichen Wasseradern durchzogen, so dass man oft Dschunkensegel in weiter Entfernung am Horizonte über den üppigen Culturen hinwegsehend erblickt.

In der Umgegend Wuhu's wird hauptsächlich Reis angebaut, welcher Artikel von dort in großen Quantitäten zur Ausfuhr gelangt.

Bei Hainee-Point steht am rechten Ufer eine Leuchtbake.

Stets in der Strommitte haltend, gelangt man hierauf zur flachen Barker-Insel und passirt durch den Canal südlich derselben. Der nördlich der Barker-Insel führende *Governor-General*-Canal ist versandet.

Am rechten Ufer treten nunmehr grüne bewaldete Hügel bis hart ans Wasser heran und gewähren freundliche Einblicke in fruchtbare Thalmulden.

Bei der an demselben Ufer befindlichen Stadt Kien-kieu wird eine Straße mit Telegraphenleitung sichtbar, welche fortan knapp am rechten Ufer entlang weiterläuft. Etwas oberhalb der genannten Stadt wird die knapp an demselben Ufer liegende kleine, dicht bewaldete Insel Pants-ki, auf deren Gipfel eine kleine Pagode steht, sowie etwas weiter die Passagierstation der Flussdampfer Teih-kyang passirt.

In dem nun folgenden *Osborne Reach* hält man sich ziemlich in der Strommitte. Bei der Osborne Insel wird der Strom durch zwei größere Inseln in drei Arme getheilt.

Dermalen wird noch der nördliche derselben, der sogenannte *Horse shoe Bend* befahren, doch sind im Sommer des Jahres 1890 derartige Versandungen in demselben eingetreten, dass von der nächsten Schiffahrtssaison an wahrscheinlich der mittlere Canal (Tunglingshis), durch welchen sich die Hauptmasse des strömenden Wassers Bahn zu brechen scheint, der Schiffahrt dienen wird. Der letztgenannnte Canal ist ziemlich schmal und wurde bisher nur von den flachgebauten Flussdampfern benützt. Der südlichste, *S*-förmig gewundene *Williamette Channel* wird nur von Dschunken befahren.

Bei Benützung des nördlichen Canals muss man sich nahe an dem linken Ufer desselben halten. In der großen Flussbiegung werden hinter dem vorliegenden Uferdamme die Häuser der Ortschaft Siau-shan-miau sichtbar. Entlang des linken Ufers weitersteuernd, passirt man zwischen der an dem-

Digitized by Google

selben Ufer liegenden Stadt Chachan einerseits, sowie an der Insel Chintechau, deren unteres Ende vom Strome abgeschwemmt wird nnd der Buckminster-Insel andererseits.

In dem folgenden *Wild Roar Beach* führt das Fahrwasser nahe dem rechten Ufer; in der folgenden rechtwinkeligen Flussbiegung, gegenüber der autonomen Stadt Tatung, hingegen nahe dem linken Ufer, bei welch letzterem sich dasselbe in der ganzen „*Tatung Reach*“ benannten Stromstrecke hält. Auf weitere Entfernung vom rechten Ufer landeinwärts zieht sich eine mächtige Bergkette mit eigenthümlich geformten Gipfeln entlang.

Am rechten Ufer werden nunmehr die zwei Pagoden der Stadt Chichau sichtbar. An dieser Stelle wird der Strom durch die Fitzroy-Insel, sowie ein kleineres, südlich der letzteren gelegenes Eiland in drei Arme getheilt.

Bis vor kurzem wurde lediglich der mittlere Canal zur Passage benützt; da jedoch das Fahrwasser sich immer mehr dem linken Ufer nähert, woselbst das Ufer auch vom Strome fortgeschwemmt wird, passiren Dampfer dermalen nur mehr nördlich der Fitzroy-Insel. Letztere trägt an ihrem Ende eine Leuchtbake.

Bei der Befahrung der nun folgenden Lang-kyang-ki-Flussbiegung ist wegen der zahlreichen im Flussbette liegenden Klippen, sowie des infolge dessen sehr wirbeligen (*Chow-chow*) Wassers halber die größte Vorsicht anzuwenden. Bereits oberhalb der Fitzroy-Insel halte man sich nahe dem linken Ufer und traversire sodann, dwars der Mündung des *Tsung-yang-ho-Creeks* gegen die Leuchtbake auf dem Tai-tzu-chi-Riffe, auf welch letzterem auch ein kleiner Tempel steht.

Das genannte Riff ist auf eine Entfernung von circa 50 *m* zu passiren und hierauf in der folgenden Strombiegung in Strommitte überzugehen.

In der Weiterfahrt passirt man sodann circa 80 *m* flusswärts des beim linken Ufer verankerten rothen Leucht**schiffes** (nicht wie auf der Karte angegeben: Leucht**boje**), welches das gesunkene Wrack des Dampfers Kiangloong markirt. Das letztere fällt bei Tiefwasser trocken.

Etwas stromauf dieser Stelle steht am linken Ufer eine Richtungsbake, ferner ein altes Fort mit langer Front. Durch das an dieser Uferstelle jedoch stark anprallende Wasser wird ein steter Ufereinsturz hervorgerufen, weshalb das hart am Uferrande erbaute Fort beständigen Reparaturen unterworfen ist.

Etwas stromauf des genannten Forts wendet sich der Strom plötzlich in rechtem Winkel nach rechts. In der hiedurch gebildeten Flussenge übersetzt das Kabel der Telegraphenlinie Shanghai-Hankow den Fluss. Die Stelle, an welcher das Kabel ins Wasser tritt, ist an beiden Ufern durch den Lauf der Telegraphenstangen gekennzeichnet, auch markirt an jedem Ufer je ein kleines Häuschen diese Stelle.

Die Telegraphenleitung (zwei Drähte) setzt sich hierauf am linken Uferdamm entlang zur Stadt Nganking fort. Zum Schutze der vorgenannten Telegraphenkabel-Übersetzung befindet sich dermalen am rechten Ufer ein großes, modernes Fort (casemattirtes Erdwerk) im Bau, dessen Front sowohl stromauf als auch stromab gerichtet ist, während die Front der bisher genannten Forts zumeist nur stromauf fahrenden Schiffen entgegengestellt ist.

Nach Passirung der rechtwinkeligen Flussbiegung steuert man in die Mitte des Canals, welcher zwischen der Jocelyn-Insel und dem an dieser Stelle gegen Uferbruch durch Weidengeflecht versicherten linken Ufer liegt, ein, und

Digitized by Google

hält sich nach Passirung desselben in dem folgenden *Ngänking-Reach* ebenfalls nahe dem linken Ufer.

An diesem liegen hier die gewaltigen Häusermassen der großen autonomen Präfecturialstadt Ngang-king, welche eine der schönsten und besterhaltensten Pagoden Chinas besitzt, deren sieben Dächer in kunstvoll ornamentirten Schnörkeleien gearbeitet sind. Die am flachen Uferrande liegende Stadt besitzt eine kolossale Ausdehnung und ist von einer hohen starken Mauer mit Zinnen umgeben. Am Ostende der Stadt liegt neben einem *Joss House* (Tempel) ein starkes Fort (casemattirtes Erdwerk), welches mit zehn Geschützen bestückt ist. Zahlreiche Dschunken, sowie ein Anlegebulk der *China Merchant Steam-Navigation Company* ankern vor der Stadt.

Der Chefoo-Convention zufolge dürfen Dampfer bei Ngankging Passagiere, sowie Waren aufnehmen und absetzen, doch ist der genannte Ort kein Traktatshafen, daher die Ansiedelung Fremder nicht gestattet.

Nach Passierung der Stadt Ngangking traversirt das Fahrwasser an das gegenüberliegende rechte Ufer und führt durch den Canal zwischen diesem und der ehemaligen *Eagle*-Insel, welche dermalen nur mehr als Sandbank besteht, durch, woranf dasselbe durch eine Strecke von nahezu 10 Meilen knapp am rechten Ufer verbleibt.

Die *Christmas*-Insel, sowie *Low-Island* werden bei hohen Wasserständen ganz überschwemmt. — Am oberen Ende der erstgenannten Insel steht eine Leuchtbake.

Am rechten Ufer, woselbst nun grüne Hügel herantreten, folgt die arme, nur spärlichen Holzhandel treibende Stadt Tung-liu. Dieselbe besitzt zwei verfallene siebenstöckige Pagoden und ist von krenelirten halbverfallenen Mauern umgeben. Es liegen hier in der Mitte des Strombettes zwei lange Sandbänke, welche auf eine Strecke von 10 Seemeilen eine Überbreite des Stromes hervorrufen.

Am oberen Ende der stromaufwärts liegenden der beiden genannten Mittelbänke liegt näher zum rechten Ufer das *Spencer-Rock*, welches in den Wintermonaten bei tiefen Wasserständen durch eine Leuchtbake bezeichnet wird. Letzteres liegt bei Hochwasser, d. i. in den Sommermonaten, weiter stromauf bei der „*Nord East Crossing*" benannten Flusstelle.

Bei niederen Wasserständen wird stets, bei hohen Wasserständen jedoch nur in der Bergfahrt zwischen den beiden genannten Mittel-Sandbänken und dem linken Ufer passirt, in der Thalfahrt bei Hochwasser ist es besser, die Passage zwischen diesen Sandbänken und dem rechten Ufer zu wählen.

Am linken Uferrande stehen hier mehrere Ziegelöfen.

Auf weite Entfernung vom rechten Ufer landeinwärts zieht sich ein hoher Gebirgsstock hin, dessen Abhänge einen merkwürdig zerkneteten Charakter tragen; die Niederungen des linken, ganz ebenen Ufers werden bei hohen Wasserständen weithin überschwemmt.

Nach Passirung der mehrfach genannten zwei Mittel-Sandbänke ist in Strommitte überzugehen und derart bis zur folgenden scharfen Flussbiegung bei Dove-Point zu fahren, sodann hält man sich in der großen halbkreisförmigen Flussbiegung nahe dem linken Ufer.

Die *Pigeon*-Insel ist bei Hochwasser stellenweise inundirt, die Canäle zwischen derselben und dem rechten Ufer sind nur für Dschunken fahrbar.

Man nähert sich nun hier der malerischesten Flusstelle, dem sogenannten *Little Orphan Rock*.

Digitized by Google



Digitized by Google


Sperre der Einfahrt in den Poyang-See bei Hukau.
Jn der Vorbeifahrt skizzirt vom
k. u. k. Linienschiffs-Lieutenant E. v. Friedenfels.
Neues Fort
Stadt Hukau.
Befestigte Tempelanlage.
Stadtmauer.
Shoe Rock Pagode
Neues Fort
Einfahrt in den Poyang-See.
Yangtse-kiang-Fluſs
Leuchtbake auf Oliphant-Jsland.
4000-4500 Fuſs hohe Berge.
Stromrichtung:
Rechtes Ufer.
Provinz Ngan-Whei.
Yangtse-kiang
Paleking
Route
Changkiakau
Oliphant-Jsland
Oliphant Pt
Bluff
Lay-Jsland
Yangtse-kiang
Fort
Kiukiang
L. F.
Hukau
Poyang-See
Shoe Rock Pagode
Taku-Tong
4.000-4.500 Fuſs hohe Bergkette.

Durch einen vom rechten Ufer aus vorspringenden, weit ins Flussbett reichenden 100 Fuss hohen Granitfels, hinter welchem die befestigte Stadt Kingtse-shan liegt, wird der mächtige Strom auf eine halbe Seemeile Breite eingeengt. In dieser Stromenge erhebt sich nahe dem linken Ufer ein nach allen Seiten nahezu senkrecht abfallender, 300 Fuss hoher Granitfels, der *Little Orphan Rock*, aus dem Wasser. Während die Nordseite desselben lediglich aus kahlem Fels besteht, liegen auf der Südseite des Felsens, inmitten eines grünen Laubwaldes, umfangreiche Tempelanlagen, während am Gipfel des Felsens eine kleine Pagode steht. Den schönsten Anblick des *Little Orphan Rock* geniesst man ungefähr eine Seemeile stromauf desselben.

In der Weiterfahrt wird am rechten Ufer, an der Stelle, wo in der Seekarte „*Bold Rugged Point and Wall*" steht, eine befestigte Stadt sichtbar, deren neuerbaute krenelirte Mauern sich in einem Riesenumfange auf den Kämmen der nahestehenden steilen Berge erstrecken.

Diese Stadt ist der Stammort der Familie Li, welcher der berühmte dermalige Vicekönig der Provinz Chili, Li-Hung-Chang, gegenwärtig die einflussreichste Persönlichkeit in ganz China, entstammt.

Die verhältnismäßig kleine Stadt erhielt ihre Mauern, sowie einen neuen schönen Confucius-Tempel erst in jüngster Zeit, da man beabsichtigte, sie zu einer autonomen Stadt zu machen, und zum Titel einer solchen in China die genannten Bauten unbedingt erforderlich sind.

In der folgenden Flussbiegung bis zur *Nordeast Crossing* bleibt das Fahrwasser nahe dem linken Ufer, welches an dieser Stelle vom Strome abgeschwemmt wird. Aus letzterem Grunde musste die daselbst errichtete Leuchtbake bereits zu wiederholtenmalen versetzt werden.

Bei *Nordeast Crossing* steht bei hohen Wasserständen in den Sommermonaten ein Leuchtschiff, welches im Winter sowie bei tiefen Wasserständen, wie vorhin erwähnt, das Spencer Rock bezeichnet.

Bei der *Nordeast Crossing* traversirt das Fahrwasser vom linken Ufer aus in Strommitte, woselbst es nun bis zur Ausmündung des Poyang-Sees, oberhalb der Stadt Hukow, bleibt.

In der Nähe der letztgenannten Stadt treten am rechten Ufer rothe Sandhügel auf.

Die am rechten Yang-tse-kiang-Ufer gelegene Stadt Hukow umsäumt malerisch den Abhang eines steilen, ins Flussbett vorspringenden Felsens, dessen Gipfel von einer sehr großen befestigten alten Tempelanlage gekrönt ist. Im Hintergrunde vervollständigen die 4500 Fuß hohen Berge von Kiu-kiang die Staffage.

Dieser Punkt wurde zur Anlage einer strategisch sehr starken Flusssperre gewählt und daselbst zwei moderne Steinforts errichtet, von denen eines unmittelbar bei der Stadt Hukow, das andere auf der gegenüberliegenden Landspitze steht. Beide Forts beherrschen sowohl beide Ufer des Yang-tse-kiang als auch die Einfahrt in den Poyang-See und sind mit je fünf Geschützen bestückt. Außerdem besitzt die vorgenannte befestigte Tempelanlage eine Bestückung von sechs altartigen Geschützen.

Das Fahrwasser führt weiter zwischen den niederen, bei Hochwasser überschwemmten Inseln Oliphant und Lay hindurch.

Auf *Otter-Point*, der Ostspitze der letztgenannten Insel, steht eine Leuchtbake.

Digitized by Google

Lay-Island wird vom Strome allmählich eingerissen und dürfte sich das Fahrwasser demnächst zwischen der Mitte dieser Insel und Otter-Point Bahn brechen.

In der Weiterfahrt wird der im Poyang-See isolirt stehende, pittoreske, der Form nach dem *Little Orphan Rock* ähnliche *Shoe-Rock* sichtbar, dessen Spitze ebenfalls eine Pagode krönt.

Der Poyang-See, sowie der im Süden einmündende Kau-kiang sind bis zur Stadt Nanchang für sehr flachgebaute Dampfer schiffbar, doch zur Zeit noch nicht fremden Fahrzeugen zugänglich. Der Poyang-See besitzt sehr seichte Ufer, daher die denselben befahrenden Dschunken eine ganz eigenartige, auf minimale Tauchung berechnete Bauart haben.

Zwischen Oliphant und Lay-Island hält sich das Fahrwasser zumeist in Strommitte. Zur Richtungsmarkirung stehen an der Stelle, woselbst an das südliche Ufer der Oliphant-Insel zu traversiren ist, auf Lay-Island zwei Baken.

Die Sandbank beim oberen Ende der Oliphant-Insel hat sich dermalen bereits bis zur unteren Kiu-kiang-Pagode verlängert.

Am rechten Ufer steht gegenüber der oberen Spitze der Oliphant-Insel eine Leuchtbake (gemauertes Thürmchen) auf den rothen Erdklippen.

In der Nähe der Stadt Kiu-kiang treten am rechten Ufer liebliche, mit Culturen und Bäumen bestandene Hügel auf; etwas unterhalb der genannten Stadt werden eine große Pagode, sowie drei casemattirte Erdwerke (mit zusammen zwölf Geschützen bestückt) sichtbar. Hier nehmen auch die hohen krenelirten Mauern der Stadt Kiu-kiang ihren Anfang.

Bei den vorgenannten Forts übersetzt die Telegraphenlinie per Kabel den Fluss, doch ist die Stelle, woselbst das letztere ins Wasser tritt, an keinem Ufer erkennbar. Vor der Stadt sind vier Anlegehulks vertäut.

Oberhalb der Stadt Kiu-kiang hält sich das Fahrwasser ziemlich nahe dem rechten Ufer. Beide Ufer sind an dieser Stelle sehr niedrig und werden bereits bei mittleren Wasserständen überflutet.

Nächst dem am rechten Ufer befindlichen *Tree-Point* geht das Fahrwasser in Strommitte über und bleibt in derselben in der folgenden Flussbiegung bis zum Leuchtschiffe der *Red-Cliff-Bar,* welches in der Bergfahrt knapp an Steuerbord zu lassen ist. Vom genannten Leuchtschiffe an traversirt das Fahrwasser zwischen zwei großen in Strommitte liegenden Sandbänken ziemlich rasch ans linke Ufer, geht jedoch bereits vor der großen, an demselben Ufer liegenden Stadt Wusuëh wieder in Strommitte über. Gegenüber der genannten Stadt erblickt man am Gipfel eines bewaldeten Berges am rechten Ufer ein großes, Missionären gehöriges Bungalow.

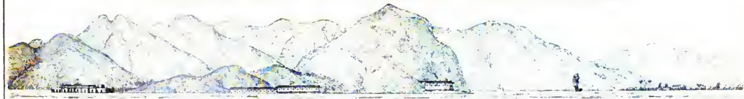
Oberhalb Wusuëh treten grüne, bewaldete Berge an beide Flussufer heran, die Scenerie wird sehr reizvoll. Das Flussbett ist ziemlich eingeengt, das Fahrwasser hält sich in Strommitte. Bei der am rechten Ufer liegenden Ortschaft Futsekou tritt ein hoher steiler Felsen vom rechten Ufer aus ziemlich weit ins Flussbett hinein, welch letzteres hiedurch auf eine Breite von kaum 700 *m* eingeengt wird. Am linken Ufer stehen ebenfalls hohe Berge.

Diese Flussenge führt den Namen *Splitt Hill* (chinesisch Pwanpienshan) und wurde zur Anlage einer strategisch starken Flussperre benützt.

Am rechten Ufer stehen daselbst drei Batterien von zusammen 27 Geschützen, sowie ein modernes Fort zu neun Geschützen. Erstere sind case-

Flufssperre Splitt-Hill (Pwanpienshan), 35 Seemeilen stromauf von Kiukiang.
Das „Eiserne Thor" des Yangtse-kiang.

Jn der Vorbeifahrt skizzirt vom k. u. k. Linienschiffs-Lieutenant E. v. Friedenfels.







Detailskizze eines Forts.

Digitized by Google

mattirte Erdwerke und zum Schutze gegen Witterungseinflüsse mit einem Strohdache versehen.

Am gegenüberliegenden linken Ufer steht eine Batterie zu acht Geschützen. In der Nähe derselben stehen mehrere Zinnbergwerke, in welchen das offen zutage liegende Metall auf sehr primitive Weise gewonnen wird.

In der Weiterfahrt wird am hohen rechten Uferfels eine kahle Felsenwand sichtbar, auf welcher zwei Inschriften in chinesischen Lettern angebracht sind. Die eine derselben preiset die Schönheit der Flusstelle durch die Bezeichnung: „Das eiserne Thor des großen Flusses", die andere schildert die an dieser Stelle erfolgte Vernichtung der Taiping-Rebellen durch die kaiserlich chinesischen Truppen.

Am linken Ufer werden auf einem Berggipfel hinter der Ortschaft Tienkeochin die Ruinen eines Forts, sowie eine lange Festungsmauer sichtbar.

Der Fluss selbst vollführt, an den genannten Felsen in raschem Laufe vorbeiströmend, zwei sehr scharfe Biegungen; außerdem ist das Flussbett voll Klippen, wodurch starke Wirbelströmungen (Schwalle) erzeugt werden, welche bei hohen Wasserständen Schaumkämme tragen. Das Durchsteuern großer Seeschiffe ist sehr schwierig und erfordert die peinlichste Aufmerksamkeit, sowie rasche Steuerbewegungen. Dies gilt namentlich für die zwei Flussbiegungen um die Leuchtbake auf *Low-Point*.

Das durch die an beiden Uferrändern stehenden Berge auf nur $^1/_2$ Seemeile eingeengte Flussbett bleibt auch oberhalb *Low-Point* durch Klippen verunreinigt und infolge dessen das Wasser voll Wirbel.

Am linken Ufer liegt das ausgedehnte Havoc-Rock, von welchem bei tiefen Wasserständen fünf einzelne Felsen trocken fallen. Man hält sich an dieser Stelle ziemlich nahe dem rechten Ufer. Am linken Ufer lauft eine Dammstraße mit Telegraphenlinie entlang.

Etwas unterhalb der am linken Ufer liegenden Stadt Kichow liegen sowohl beim linken Ufer als auch in Strommitte große Sandbänke, zwischen denen sich das Fahrwasser hindurchwindet. Gegenüber des Südendes der genannten Stadt steht, circa in Strommitte, auf den gesunkenen Ruinen eines ehemaligen Forts eine Leuchtbake.

Die Stadt Kichow liegt in grüner, bergiger Gegend und ist von einer alten massiven, größtentheils mit Vegetation bewucherten Mauer umgeben. Auf einem bewaldeten Hügel im Hintergrunde steht eine siebenstöckige Pagode.

Das rechte Ufer oberhalb Kichow wird mit Ausnahme zweier bergiger Stellen bei hohen Wasserständen weit landeinwärts bis zum *Large Lake* überschwemmt.

Der nun folgende *Ward-Reach* ist seiner landschaftlichen Schönheit wegen berühmt. An beiden Ufern stehen grüne, mit dichtem Nadelholz bestandene Hügel, zwischen denen sich freundliche Thäler sowie schmale *Creeks* winden. Am linken Ufer setzt sich die vorerwähnte Straße mit Telegraphenlinie fort. Das Fahrwasser hält sich in der folgenden Flussbiegung bis zu der am rechten Ufer befindlichen Stelle Kutow (*Coaks-Head*), woselbst ein eigenthümlicher, fahnenkopfförmiger Sandsteinfels steht, nach dem linken Ufer.

An dieser Stelle verursachen im Flussbette liegende Klippen abermals stark wirbelndes Wasser, weshalb beim Durchsteuern große Vorsicht zu üben ist. Am rechten Ufer folgt die Ortschaft Shi-wui-yau mit großen Zinnbergwerken.

Digitized by Google

Die nun folgende Flussbiegung wird nahe dem rechten Ufer ausgefahren, sodann wird beim Südende der Collinson-Insel in den geradlinigen Ayres-Canal eingesteuert, welcher den gekrümmten Flusslauf bedeutend kürzt. Der Ayres-Canal wird in Mitte durchfahren. Am oberen Ende desselben, woselbst ein Leuchtschiff steht, ist eine seichte Barre zu passiren.

Nach dem Verlassen des Ayres-Canales bleibt das Fahrwasser nahe dem rechten Ufer, an welchem weiter stromauf das „*Remarkable-Boulder-Rock*", ein circa 60′ hoher Sandsteinfels von sehr merkwürdiger Gestaltung passirt wird.

Im folgenden *Paho-Reach* geht das Fahrwasser in Strommitte über. Das bisher an dieser Stelle aus gelegene Leuchtschiff wurde definitiv eingezogen und soll nicht wieder ausgelegt werden.

Am rechten Ufer liegt am Hügelabhange, von starken krenelirten Mauern umgeben, die Stadt Wuchang-Hien. Gegenüber derselben steht am flachen linken Ufer eine chinesische Zollstation, etwas oberhalb derselben die ebenfalls durch hohe starke Mauern geschützte Stadt Whangchow.

Das Fahrwasser führt fortan in Strommitte bis zur folgenden Flussecke, bei den San-kianghow-Cliffs, woselbst am rechten Ufer mehrere Lehmziegelbrennereien stehen. Hier nähert sich das Fahrwasser der Ecke des rechten Flussufers und führt sodann in den mittleren der drei Canäle, in welche das Flussbett an dieser Stelle durch zwei Inseln, die Wills- und die Gravener-Insel, gespalten wird.

Bei hohen Wasserständen sind beide genannte Inseln, sowie namentlich das flache linke Ufer meilenweit landeinwärts überschwemmt, so dass die Orientirung oft nur durch einzelne aus dem Wasser emporragende Häuserdächer oder Baumkronen ermöglicht wird, daher viel Aufmerksamkeit sowie gute Localkenntnis zum Steuern umsomehr erforderlich ist, als hier häufig große Abschwemmungen oder Anlandungen vorkommen.

Am oberen Ende der Gravener-Insel liegt ein Leuchtschiff. Von hier bis Hankow ist das niedere linke Uferterrain bei hohen Wasserständen soweit überschwemmt, dass gegen Norden nur offener Meereshorizont sichtbar ist und man sich in einem großen See wähnen könnte.

Das Fahrwasser führt oberhalb Pau-hia-ki ungefähr in Strommitte weiter und passirt sodann durch den schmalen Huquang-Canal, welcher zwischen der kleinen Bouncer-Insel und dem linken Flussufer liegt. Vom rechten Ufer springt das Six-Chikens-rock ziemlich weit ins Flussbett hinein.

Beim unteren Ende der Bouncer-Insel liegen zwei Leuchtschiffe aus.

In dem folgenden Yangló-Reach hält sich das Fahrwasser näher zum linken Ufer bis zu der Flussbiegung bei *Low-Point*, woselbst am rechten Ufer eine Leuchtbake steht.

Am linken Ufer wird auf grünem Hügelabhange das Dorf Yangló sichtbar. Die Dammstraße mit Telegraphenleitung setzt sich an demselben Ufer fort, doch ragen bei hohen Wasserständen nur die Spitzen der Telegraphenstangen aus dem Wasser empor.

Bei *Low-Point* traversirt das Fahrwasser an das linke Ufer und verbleibt nun in dem folgenden *Pakington Reach* bis zur Stadt Hankow nahe demselben. Fünf Seemeilen unterhalb Hankow steht am linken Ufer eine Leuchtbake.

Die genannte Stadt, sowie die Städte Wuchang und Hanyang werden bereits bei *Low-Point* sichtbar.

Digitized by Google

Der Ankerplatz für Kriegsschiffe liegt vor dem fremden Settlement; das Wasser daselbst ist wegen des etwas oberhalb einmündenden Han-Flusses etwas wirbelig.

Der Ankergrund am linken Ufer vor Hankow ist sehr abschüssig, aus welchem Grunde beim Ankern im Hahnepoot beide Anker auf die größtmöglichste Entfernung von einander zu werfen sind, da dieselben infolge der starken Strömung einander genähert werden, bevor sie sich fest eingraben.

Außerdem werden die Anker in dem nachgiebigen Sande tief verschüttet. Bei längerem Aufenthalt sind daher die Anker mindestens wöchentlich einmal zu lichten und neu auszubringen, da bereits häufig Schiffe, welche diese Vorsichtsmaßregel außeracht ließen, ihre Anker nicht mehr lichten konnten, sondern dieselben im Flussande liegen lassen mussten.

Digitized by Google

15. Hankow.

Etwa 600 Meilen weit von Shanghai kreuzt eine unregelmäßige Reihe nahezu isolirter, niedriger Hügel in ostwestlicher Richtung den Flusslauf des Yang-tse-kiang, an der Stelle, wo der schmale aber nichtsdestoweniger mächtige Han-Fluss sich in den Yang-tse-kiang ergießt; diese mäßige Bodenerhebung über die weitläufige, an Seen reiche, äußerst fruchtbare Ebene, die alljährlich sehr bedeutenden Überflutungen[1]) ausgesetzt ist, hat von altersher den natürlichen Zufluchtsort der von den Überschwemmungen gefährdeten Einwohner gebildet, und diesen natürlichen Verhältnissen darf es zugeschrieben werden, dass hier, eng aneinander, drei bedeutende Städte entstanden sind.

Auf dem linken Ufer des Yang-tse-kiang erstreckt sich Hankow, nun seit mehr als dreißig Jahren in die Reihe der Vertragshäfen einbezogen; dieser wichtigen Stadt gegenüber, auf dem anderen Ufer des großen Stromes, finden wir die stark befestigte Militärstadt Wutschang, zugleich Hauptstadt der Provinz Hupeh; durch die Mündung des Han-Flusses von Hankow getrennt, ebenfalls auf dem linken Ufer des Yang-tse-kiang, liegt Hanjang, eine Stadt, die gegenwärtig in allem gegen Hankow zurücksteht, aber viel älter ist als die Tochterstadt Hankow, welche sich aus einer Art von Vorstadt Hanjangs entwickelt hat, seit sie dem Verkehr der Fremden eröffnet worden ist. Während gegenwärtig die Angaben über die Bevölkerungszahl von Hankow zwischen 700 000 und 895 000 schwanken, zählt das alte Hanjang nur mehr 100—150 000 Einwohner; die Gouvernementstadt Wutschang soll eine Bevölkerung von 300 000 Seelen beherbergen.

---

[1]) Eiue der bedeutendsten Überschwemmungen der Umgegend von Hankow fand im Jahre 1889 statt. Am 15. August stand, wie Fregattenkapitän Khittel berichtet, das Wasser 45' über dem Nullpnnkte; von diesem Zeitpnnkte an fiel das Wasser stetig und die schwer geschädigte Bevölkerung hielt wenigstens eine weitere Gefahr für ausgeschlossen; aber im October begann das Wasser neuerdings rapid zu steigen und erreichte am 14. October 48' 1" über Null. Die Straßen der britischen Concession waren mit 3' tiefem Wasser bedeckt, ein Verkehr nnr in Boten möglich. Alle Warenhäuser standen unter Wasser; große Warenmengen konnten nur durch eilige Einschiffung gerettet werden. Flüchtlinge in großer Zahl, meist in erbarmungswürdigem Zustande, kamen nach Hankow. Ganze Dörfer waren weggeschwemmt worden; dem eingetretenen Elend musste die kaiserliche Regierung durch bedeutende Spenden an Geld und Nährfrüchten begegnen.

Digitized by Google

Der höchste Punkt der hügeligen Bodengestaltungen, welche die genannten drei Städte tragen, liegt unmittelbar hinter der Stadt Hanjang; dieser Punkt trägt einen kleinen Tempel mit Pagode, und hier ist es, wo man das lohnendste Panorama der Städte und ihrer Umgebung gewinnt. An dieser Stelle hat der Beschauer zu seinen Füßen die Stadt Hanjang, deren schmale, aber endlos scheinende Häuserreihen sich längs des linken Ufers des Yang-tse und des rechten Ufers des Han hinziehen und sich nach und nach in der Ferne verlieren; der Han-Fluss, allerdings nicht sehr breit, aber immer tief und für die Schiffahrt deshalb sehr belangreich, windet sich in schlängelndem Bande zwischen den Städten durch, und seine Oberfläche ist mit Dschunken und Flottanten aller Größen buchstäblich bedeckt. Das ruhige Wasser des Han wird nämlich von den Dschunken dem mächtig strömenden Yang-tse als Ankerplatz vorgezogen. Am linken Ufer des Yang-tse erstreckt sich Hankow, von dem etwa eine Seemeile langen „*Bund*“ oder Flussufer an gerechnet, gegen Nordwesten zu. Aus dem Häusermeere von Hankow ragen drei lange, hochgeschweifte, gelbe Dächer hervor, welche den Wohnungs- und Amtsgebäuden des hiesigen *Tao-Tai* zugehören. Von der Stadt Wutschang sind wenig Details sichtbar: man unterscheidet starke, krenelirte Mauern, welche sich an den Hügeln auf- und abwinden, Häusermassen, sowohl inner- als außerhalb dieser Mauern, und drei Forts. Wutschang soll angeblich durch nicht weniger als 400 Geschütze vertheidigt sein.

Das europäische, vornehmlich englische und russische *Settlement* von Hankow dehnt sich längs des Stromufers aus. Es ist ungefähr eine Meile lang und eine halbe Meile breit. Der schöne, breite, mit Alleen bepflanzte „*Bund*“ gilt als der schönste in Ostasien nach jenem der Metropole Shanghai, doch unterliegt er dem Übelstande, dass er alljährlich zu Zeiten des Hochwassers mehr oder minder stark überschwemmt wird. Gegen Zerstörungen durch Hochwasser schützt den „*Bund*“ ein gemauerter Stein-Quai, welcher mit einer eisernen Balustrade versehen ist; doch sind die Böschungsverhältnisse des Stromufers nicht derartige, dass dieser Quai zugleich als Anlegeplatz für die zahlreichen, Hankow anlaufenden Dampfer Verwendung finden könnte. Es werden deshalb von den verschiedenen Dampfschiffahrtsgesellschaften sechs an dem Ufer vertäute Hulks erhalten, welche mit Landungsbrücken verbunden sind. Zu Zeiten der regen Schiffahrt genügen allerdings diese sechs Hulks nicht, und die Seedampfer sind meistens gezwungen, auf größere Entfernung im Strome zu ankern.

Dieser Zustand wird von der Schiffahrt sehr unangenehm empfunden, weil die natürlichen Verhältnisse des Ankerplatzes im Strome von Hankow sehr ungünstige sind. „Von allen Hafenorten im Yang-tse-kiang,“ schreibt Fregattenkapitän Kittel, „besitzt Hankow den schlechtesten und gefährlichsten Ankergrund; es vereinigen sich alle Factoren, um das längere Verweilen der Schiffe vor Anker zu einer Reihe von Gefahren zu gestalten. Der Ufergrund ist steil abfallend; wie schon erwähnt, nicht genügend, um das Anlegen der Schiffe und die bequeme Landvertäuung zu gestatten, wohl aber so, dass der landwärts geworfene Anker immer nur unsicheren Halt gewinnt; dies umsomehr, als es geboten ist, stets möglichst nahe unter Land zu ankern, weil die aus dem wasserreichen Han einströmenden Wassermassen intensive Kreisströmungen, vollständige Wirbel, erzeugen, welche das Schiff zu beständigem ruckweisen Schweien bringen, durch welches die Vertäuung stets unsicher wird. Die Anker graben sich in dem sandigen Strombette sehr tief ein,

Digitized by Google

so dass man veranlasst ist, alle 48 Stunden einen der Anker lichten und neu werfen zu müssen, da ein Anker, der längere Zeit nicht gehoben worden ist, hier immer nur unter den größten Schwierigkeiten und oft gar nicht mehr gelichtet werden kann."

Die Fälle des Triftigwerdens sind übrigens nicht selten; häufig ist es das schnelle Steigen des Wasserstandes, welches den Anker vom Grunde hebt oder die Kette sprengt. Der Commandant des Zrinyi erwähnt den Fall aus dem Jahre 1888, dass ein Dampfer, der eben seine kostbare Theeladung vollständig an Bord genommen hatte, auf diese Art, infolge des Reißens der Kette, dwars auf den Bug eines andern Dampfers auftrieb und mit der ganzen Ladung verloren gieng. —

Die von den Europäern längs des Stromufers von Hankow für ihre eigenen Zwecke errichteten Gebäude sind meistens massive Steinbauten, und zeichnen sich in der Front des Bundes durch schönen, luxuriösen Baustil mit luftigen Arkadengängen aus. Überall sieht man im Blumenschmuck prangende Gärten. Zwei Clubgebäude dienen den geselligen Bedürfnissen; diese Clubs sind der Hankow- und der Junior Hankow-Club.

Drei Missionen sind in Hankow für die Verbreitung der christlichen Lehre thätig: eine katholische Franciscanermission, eine griechisch-orthodoxe russische Mission und eine protestantische Presbyterianer-Mission. Jede dieser drei Missionen hat eine eigene Kirche; die katholische Mission unterhält auch ein Findelhaus, bekanntlich eine Anstalt, der in China eine besondere Wichtigkeit zukommt; in dem Findelhause wird der Dienst durch Klosterfrauen versehen.

Die Chinesenstadt ist von einer Mauer umgeben und besteht aus ungepflasterten, engen und schmutzigen Straßen. Die Zahl der Europäer beträgt gewöhnlich an 100; Hankow hat weder Befestigungen, noch eine Garnison. Wasserleitung ist keine vorhanden; eine Straßenbeleuchtung gibt es nur in der Fremdenstadt, wo dieselbe mittels Leuchtgas bewirkt wird. England, Frankreich, Russland, Nordamerika und Japan haben in Hankow effective Consulate, während Deutschland, Schweden und Norwegen, sowie die Niederlande durch Honorarconsulate vertreten sind. Ein *Tao-tai* residirt in Hankow; Districtsbehörden sind sowohl in Hanjang als in Wutschang vorhanden; in letzterer Stadt residirt aber auch ein Vicekönig.

Rücksichtlich der Communicationen findet man hier, wie beinahe überall in China, die wenigen vorhandenen Landwege in einem elenden Zustande; Hankow liegt übrigens an der muthmaßlichen Trace der großen Eisenbahn, welche das chinesische Reich von Norden nach Süden durchziehen wird, wenn es einmal in China mit der Anlage von Eisenbahnen Ernst werden sollte; es ist allerdings sehr zweifelhaft, ob die gegenwärtig lebende Generation auch nur die Anfänge zur Verwirklichung der in dieser Richtung bestehenden Projecte erleben wird.

Die Hauptmasse des Verkehrs ist in der Umgebung von Hankow, wie überall im chinesischen Tieflande, an die Wasserwege gewiesen. Hier fällt naturgemäß dem Yang-tse-kiang und dem Han-Flusse die erste Rolle zu. Beinahe täglich geht ein Dampfer nach Shanghai ab oder kommt von dort an; in das Innere führt von Hankow der Han, welcher bis Tün-yang-fu für mittlere Fahrzeuge gut schiffbar ist. Man sieht vielfach dauerhaft construirte Uferdämme, und vielleicht werden eben diese Dämme einmal den Unterbau für Eisenbahnen abgeben.

Digitized by Google

Die Schiffahrt findet in Hankow keinerlei ihrer vielfältigen Bedürfnisse in irgend ausreichenderem Maße gedeckt. Es gibt hier weder ein Arsenal noch Docks oder technische Etablissements, auf deren Leistungen man zählen könnte. An Steinkohlen finden sich meistens nur geringe Mengen auf dem Lager; es ist dies durchaus chinesische oder sogenannte harte Steinkohle, welche nicht für alle Feuerungsanlagen verwendbar ist. Die Flussdampfer aber, sowie die beiden Theeziegelfabriken, die in Hankow etablirt sind, finden mit dieser Kohle ihr Auslangen. Trinkwasser kann lediglich durch Filtriren des Yang-tse-kiang-Wassers gewonnen werden; im europäischen Settlement besitzt jedes Haus seinen eigenen Wasserfilter. Die Beschaffung der Lebensmittel geschieht, wie in allen chinesischen Häfen, durch Vermittlung der *Compradores;* diese halten keine Magazine oder Vorräthe, sondern verschaffen sich von Fall zu Fall, was sie für ihre verschiedenen Auftraggeber brauchen. In Hankow ist keine Filiale einer europäischen Bank etablirt; es gibt nur chinesische Banken, aber es ist wegen des hohen Zinsfußes nicht räthlich, sich in Transactionen mit denselben einzulassen. Zahlungen geschehen in Dollars oder *Cash's*.

Zwei Spitäler werden in Hankow von den katholischen Missionären erhalten; in dem einen derselben, dem „*Missions-Hospital*", ist ein Zimmer für die Aufnahme und Behandlung von Europäern reservirt.

Hankow kann in seiner Handelsthätigkeit als der am weitesten in das Innere Chinas vorgeschobene der Vertragshäfen bezeichnet werden; es gibt zwar jetzt schon zwei, noch weiter als Hankow, am Yang-tse-kiang stromaufwärts gelegene, dem fremden Handel eröffnete Häfen — Ichang und Chung-king — aber deren Bedeutung steht gegenwärtig noch gegen jene von Hankow stark zurück, und dieses Verhältnis wird wahrscheinlich noch lange Zeit, wenn nicht immer, so bleiben; denn die natürlichen Schiffbarkeitsverhältnisse des Yank-tse-kiang stromaufwärts von Hankow bilden ein wesentliches Hindernis für den Aufschwung des fremden Handels in Ichang und Chung-king.

Chung-king, in der Provinz Szechuen gelegen, etwa ebenso weit stromaufwärts von Ichang als dieser Ort von Hankow, wurde durch einen Additionalartikel zur Convention von Chefoo, dessen Ratificationen am 18. Januar 1891 zu Peking ausgewechselt wurden, auf den gleichen Fuß mit den übrigen chinesischen Vertragshäfen gebracht, mit der Ausnahme, dass der Hafen vorläufig von Dampfschiffen nicht besucht werden darf. Diese Beschränkung steht schon an und für sich einer größeren Entwicklung des Handels entgegen, ist aber, mit Rücksicht auf die natürlichen Verhältnisse der Stromstrecke zwischen Ichang und Chung-king, weniger wesentlich als es den Anschein hat. Die Einreihung von Chung-king unter die Vertragshäfen ändert vorläufig an dem bis zum Jahre 1891 aufrecht erhaltenen Zustande nicht allzuviel; es wird sich erst zu zeigen haben, ob die fremden Kaufleute, die jetzt in Chung-king auch ihren Wohnsitz nehmen dürfen, es vermögen werden, dem Handel einen bedeutend größeren Umfang zu verleihen, als er bisher schon erreicht hat. Fremde Handelsgüter in nennenswerterer Menge kamen nach der Provinz Szechuen, d. h. beinahe ausschließlich nach Chung-king, zuerst im Jahre 1875, und zwar im Werte von 156 000 *Taels*, unter Transitpass von Hankow.

Nach der Eröffnung von Ichang als Vertragshafen nahmen diese Werte bald zu: im Jahre 1879 sandte Hankow schon für 2 465 000, Ichang für

194 000 *Taels* Waren nach Chung-king; im Jahre 1881 für 3 227 500 und 831 500 *Taels*; im Jahre 1890 erreichten diese Werte die Snmme von 3 198 064 und 1 617 868 *Taels*.

Der Ausfuhrshandel von Chung-king, unter Transitpass nach Ichang, begann im Jahre 1879, in welchem Jahre Güter im Worte von 240 795 *Taels* zur Ausfuhr gelangten. Diese Werte nahmen rapid zu. Während der letzteu Jahre verzeichnete man in Chung-king:

1885	Einfuhr	3 612 718	4 669 508	*Taels*	oder	1 235 500 £
	Ausfuhr	1 056 790				
1886	Einfnhr	2 867 115	4 418 184	„	„	1 106 900 „
	Ausfuhr	1 551 069				
1887	Einfuhr	2 880 880	4 750 314	„	„	1 152 900 „
	Ausfuhr	1 869 434				
1888	Einfuhr	3 191 875	5 356 626	„	„	1 258 300 „
	Ausfuhr	2 164 751				
1889	Einfuhr	2 724 464	4 872 979	„	„	1 152 200 „
	Ausfuhr	2 148 515				
1890	Einfuhr	4 815 932	6 852 843	„	„	1 777 400 „
	Ausfuhr	2 036 911				
1891	Einfuhr	4 454 560	6 287 512	„	„	1 545 512 „
	Ausfuhr	1 832 952				

Wie schon erwähnt, darf Chung-king durch Dampfer nicht angelaufen werden; die Frachtenbewegung von Ichang aufwärts erfolgt lediglich mittels Dschunken. Für die Befahrung der Strecke Chungking-Ichang werden meist Dschunken von geringer Größe verwendet, und die wertvollsten Ladungen mit Vorliebe auf den kleinsten Dschunken verschifft, welche in den zahlreichen Stromschnellen weniger gefährdet sind. Die handelsberechtigten Fremden besitzen keine eigenen Flussfahrzeuge, sondern sie begnügen sich, chinesische Dschunken zu chartern; dieses Vorgehen wird auch von den einheimischen Kaufleuten befolgt und gilt als das vortheilhaftere. [1]).

Die Schiffahrt zwischen Chung-kiug und Ichang ist zwar beschwerlich und an manchen Stellen des Stromes auch gefährlich; aber die seit dem Eintreten Chung-kings in die Reihe der Vertragshäfen (im Sommer 1891) etablirte Unfallsstatistik ergab Resultate, welche erhoffen lassen, dass für die Versicherung von Ladungen auf dieser Stromstrecke keine höheren Prämien erforderlich sein worden, als für Schiffsladungen auf irgend einer anderen Strecke des Yang-tse-kiang. Von 300 stromanfwärts gerichteten Dschuuken scheiterten 3, von 307 thalwärts fahrenden 5 im Laufe des zweiten Halbjahres 1891. In allen Fällen wurden die Ladungen gorettet und — in mohr oder minder havarirtem Zustande — zum Verkaufe an ihren Bestimmungsort gebracht.

---

[1]) *„Foreign merchants have not cared to purchase native craft for the conveyance of cargo; The plan found most convenient is to pay freight to the junkowner per package. This is also the custom in the native trade, and is thought to be the most satisfactory. Were the shippers of cargo the owners of the junks, they would it find difficult to check malpractices and carelessness on the part of their captains and crews. — For valuable cargoes the smaller boats are preferred, as they are much less liable to accidents in the rapids. — Risks are divided as much as possible, and large consignements in one boat are rare."*

(Aus dem am 29. April 1892 erstatteteu Bericht des englischen Consuls H. E. Fulford.)

Als Endpunkt für den Dampferverkehr auf dem Yang-tse-kiang darf wohl für lange Zeit hinaus Ichang angesehen werden, umsomehr, als das Problem noch jetzt nicht einmal befriedigend gelöst ist, Dampfer zu construiren, welche die Strecke von Hankow bis Ichang zu jeder Zeit anstandslos zu befahren vermögen.

Für die Dschunkenfahrt von Ichang aufwärts bieten die Jahreszeiten sehr verschiedene Verhältnisse. Der Winter, mit niedrigem Wasserstande und schwächeren Strömungen, eignet sich für die Bewältigung der Bergfahrt, der Sommer, mit hohem Wasser und ausgiebiger Strömung, für die rasche Thalfahrt. Aus diesen Verhältnissen dürfte es sich ergeben, dass Ichang zu einem Stapelplatze für Chung-king werden mag, wo große Entrepots die für Chung-king bestimmten oder von da kommenden Warenmengen aufnehmen würden.

Werfen wir noch, bevor wir auf die Handelsstatistik von Hankow übergehen, einen Blick auf die Handelsbewegung von Ichang.

An diesem Platze, welcher sich von der Eröffnung des Hafens von Chung-king einen neuen Aufschwung versprechen darf, erreichten die Werte der Ein- und Ausfuhren — sofern sie von der kaiserlichen Zollbehörde registrirt wurden — die folgenden Summen:

	Einfuhren	Ausfuhren
Im Jahre 1887	526 515 £	584 228 £
„ „ 1888	587 289 „	587 088 „
„ „ 1889	546 595 „	571 017 „
„ „ 1890	983 540 „	617 111 „
„ „ 1891	1 367 420 „	985 225 „

Zum Aufschwung von Ichang trägt die Beharrlichkeit in großem Maße bei, mit welcher die Schwierigkeiten der Dampfschiffahrt auf der Strecke Hankow-Ichang von Jahr zu Jahr mit steigendem Erfolge bekämpft werden. Im Jahre 1887 verzeichnete die Schiffahrtsstatistik von Ichang nur 24 englische und 31 chinesische Dampfer von 3144 und 15 370 *t* Gesammtgehalt als in Ichang eingelaufen. Seither haben sich diese Zahlen bedeutend erhöht, und zwar liefen an Dampfern in Ichang ein:

Im Jahre 1888	englische	34	mit	6 184 *t*	Gesammtgehalt
	chinesische	27	„	9 352 „	„
„ „ 1889	englische	29	„	4 837 „	„
	chinesische	24	„	15 663 „	„
„ „ 1890	englische	23	„	7 345 „	„
	chinesische	39	„	21 030 „	„
„ „ 1891	englische	93	„	54 576 „	„
	chinesische	26	„	12 368 „	„

Vier englische und eine amerikanische Firma sind in Ichang thätig: Butterfield and Swire, C. Dunn, Jardine Matheson & Co. und A. J. Little sind die Namen der ersteren, welche aber, wie der englische Consulatsbericht mit Bedauern constatirt, mit Ausnahme der an vorletzter Stelle genannten, lediglich durch chinesische Agenten vertreten sind. —

Nach diesen Einschaltungen, welche wir uns gestatten durften, da nach der Natur der Dinge Ichang und Chung-king im gewissen Sinne als Dependenzen oder Außenposten von Hankow angesehen werden dürfen, wollen wir nun zu den Hauptdaten der Handelsthätigkeit von Hankow selbst, im Laufe der letzten Jahre, übergehen.

Digitized by Google

Betrachten wir zunächst die Hauptdaten, nämlich die Gesammtwerte der Warenbewegung, so begegnen wir folgenden Zahlen:

	Einfuhrswerte	Ausfuhrswerte
Im Jahre 1887.........	5 850 147 £	4 316 145 £
„ „ 1888.........	6 090 591 „	6 481 318 „ [1]
„ „ 1889.........	6 273 974 „	7 217 706 „
„ „ 1890.........	6 995 572 „	7 619 579 „
„ „ 1891.........	7 298 246 „	8 066 063 „

Eine stetig steigende Tendenz des Außenhandels von Hankow geht aus diesen Gesammtzahlen hervor, obschon, wie wir sehen werden, der Handel in wichtigen Artikeln sowohl der Einfuhren als der Ausfuhren mit gewissen Schwierigkeiten zu kämpfen hat.

Auf die Einzelwerte übergehend, beginnen wir hier mit dem Export.

Ausfuhren:

1. Thee.

Dieser Artikel nimmt unter den Ausfuhren von Hankow die erste Stelle ein. Es wurde ausgeführt:

a) Schwarzer Thee:

Im Jahre 1888	77 452 441	Pfund im Werte von	2 174 687 £
„ „ 1889	75 740 133	„ „ „ „	2 745 581 „
„ „ 1890	67 342 334	„ „ „ „	2 767 806 „
„ „ 1891	68 590 451	„ „ „ „	3 318 782 „

b) Theeziegel:

Im Jahre 1888	37 462 169	Pfund im Werte von	259 894 £
„ „ 1889	31 070 400	„ „ „ „	328 664 „
„ „ 1890	31 017 069	„ „ „ „	202 666 „
„ „ 1891	34 093 733	„ „ „ „	269 700 „

c) Theetafeln *(tablets)*:

Im Jahre 1888	185 708	Pfund im Werte von	3 482 £
„ „ 1889	1 156 133	„ „ „ „	31 434 „
„ „ 1890	1 536 883	„ „ „ „	43 225 „
„ „ 1891	558 133	„ „ „ „	15 700 „

endlich noch Theestaub im jährlichen Werte von 1300—8200 £.

Wenn diese Detailangaben mit den früher erwähnten Totalsummen des Exportes von Hankow in Vergleich gezogen werden, so wird ersichtlich, dass der Thee beinahe die Hälfte der Ausfuhrswerte Hankows ausmacht. Die immer mehr zunehmende Concurrenzfähigkeit der ostindischen, be-

[1] Diese Summe: 6 481 318 £ führt der englische über das Jahr 1889 erstattete Consularbericht an, welcher Bericht zum Vergleiche, auch die Einzelwertposten des Jahres 1888 anführt, deren Summe thatsächlich obiger Zahl gleichkommt. Der Consularbericht über das Jahr 1888 hingegen gibt keine vollständigen Einzelwerte, beziffert aber die Ausfuhrswertsumme d. J. 1888 nur mit 4 645 733 £ — welche Angabe von uns in dem Werke *„Die Schiffsstation* u. s. w. *in Ostasien"* auf Seite 399 reproducirt werden musste. Wir dürfen die höhere Summe als auf später erfolgten Richtigstellungen basirend ansehen.

sonders Ceylons. Theesorten, äußert sich am schlagendsten in der rapiden Abnahme der Mengen, welche von Hankow nach dem Londoner Theemarkt direct verschifft werden. Auch nach den chinesischen Häfen, von welchen aus die englischen Colonien, Ameriks u. s. w. mit chinesischen Theesorten versorgt werden, gibt Hankow geringer werdende Mengen ab; aber alle diese Abnahmen werden überwogen durch die Zunahme, welche die Ausfuhren des Hankower Thees nach Odessa stetig aufweisen. Folgende Zahlen illustriren dieses Verhältnis deutlich.

Von Hankow gieng an Thee:

Im Jahre	nach London	nach Odessa	nach chines. Häfen
1886	39 545 472 Pfund	9 898 867 Pfund	41 121 585 Pfund
1887	22 742 233 „	11 148 487 „	50 675 030 „
1888	21 857 360 „	15 002 057 „	40 593 012 „
1889	16 051 022 „	16 797 177 „	43 032 792 „
1890	11 314 300 „	22 742 241 „	30 112 603 „
1891	10 463 466 „	24 467 000 „	33 659 985 „

Der englische Consul Gardener, dessen über das Jahr 1890 erstattetem Bericht wir diese vergleichende Zahlenzusammenstellung entnehmen, gibt zu der Thatsache dem Wesen nach den folgenden Commentar: Die progressive Zunahme des Thee-Exports nach Odessa und die gleichzeitige Abnahme des gleichen Exports nach London kann nur zum Theil durch veränderte Verhältnisse des Verkehrs ihre Erklärung finden. Es wirken auch Verhältnisse des Consums mit, indem in Russland mehr, in Großbritannien weniger Thee hiesiger Provenienz zum Consum gelangt. So gering auch die Menge von Thee war, welche während des Jahres 1890 von Hankow nach London verschifft wurde, so wurde doch nur ein geringer Theil dieser kleinen Menge in England selbst verbraucht; das Meiste gieng von London nach den russischen Verkaufsplätzen. Die Abnahme des Verbrauches an chinesischem Thee in Großbritannien ist gänzlich auf die Zunahme des Verbrauches an indischem und Ceylon-Thee zurückzuführen. Der vermehrte Verbrauch in Russland hingegen ist, wie der Consul glaubt, auf die Verbesserung der Communicationsverhältnisse in diesem Lande und auf einen größeren allgemeinen Wohlstand des Volkes zurückzuführen. Die letztere, etwas auffallende Annahme unterstützt der Consul durch mehrere Beobachtungen, meistens finanzieller Natur, deren Wiedergabe uns hier aber zu weit führen würde. Nun meint er aber weiter, dass bei zunehmendem Wohlstande in Russland der steigende Export chinesischen Thees nach diesem Lande mit den steigenden Anforderungen des Consums, der in immer breitere Volksschichten dringen wird, nicht Schritt zu halten vermöchte. Es werden also dieselben Verhältnisse eintreten, welche in England dem indischen Thee die Wege geebnet haben; und wenn auch auf noch lange Zeit hinaus Russland der beste Abnehmer der chinesischen Theesorten bleiben mag, so wird doch die Stärke, die Billigkeit und das Aroma des indischen und Ceylon-Thees die russischen Theehändler dazu bringen müssen, diese letzteren Sorten zunächst zu dem Zwecke zu kaufen, um sie mit chinesischen Sorten zu mischen. Auch hier kann es also mit der Zeit geschehen, dass der chinesische Thee durch die indischen und Ceylon-Sorten nach und nach beinahe gänzlich verdrängt wird.

Die Wichtigkeit aller auf den Thee bezüglichen Fragen für die Handelsverhältnisse von Asien mag es gerechtfertigt erscheinen lassen, dass wir hier,

Digitized by Google

in gewissem Sinne als Folge und Ergänzung der in unserem Werke über die „Schiffsstation in Ostasien" an mehreren Stellen gegebenen Ausführungen, auch noch den interessanten Daten und Bemerkungen Raum geben, welche Professor Exner anlässlich seiner Besprechung der Handelsverhältnisse von Hankow über die Theecultur und den Theehandel in seinem schon öfters citirten Buche bietet.

Es heißt dort:[1])

Das Theegeschäft liegt jetzt — in Hankow — größtentheils in den Händen der Russen, welche sich dauernd hier niedergelassen haben und daselbst große Fabriken mit Dampfbetrieb zur Herstellung von Ziegelthee errichtet haben. Zur Bereitung des Ziegelthees werden namentlich die schlechteren Sorten Thee, sowie der billige Theestaub verwendet, während aus besseren Sorten kleine Tabletten in Form unserer Chocoladetafeln[2]) hergestellt werden. Beide Tafelsorten pflegen per Dampfer nach Tientsin und weiter als Kameellast *via* Kiachta nach Russland gesandt zu werden, durch welche Beförderung ihnen der Name Karawanenthee zutheil geworden ist. Die guten Qualitäten Thee erster und zweiter Ernte gehen fast stets per Dampfer direct nach Odessa, beziehungsweise nach anderen in Frage kommenden nichtasiatischen Häfen. Die namentlich in Deutschland vielverbreitete Ansicht, die Bezeichnung Karawanenthee werde den besten Sorten beigelegt, beruht hienach auf einem Irrthum; auch schließt die Bezeichnung Karawanenthee die Thatsache der theilweisen Beförderung auf dem Wasserwege nicht aus, vielmehr muss auch der Karawanenthee vor seiner Überlandtour die Reise von dem betreffenden Exporthafen bis Tientsin zu Wasser zurücklegen.

Das Hauptgeschäft in Hankow wickelt sich in sehr kurzer Zeit, in circa 4—6 Wochen, ab. Mit Beginn der Saison, im Mai, senden die englischen Häuser und Shanghai-Firmen ihre Theekoster und Einkäufer nach Hankow, um hier am Platze die ersten und feinsten Sorten direct aufzukaufen, und solche nicht den das ganze Jahr in Hankow residirenden Russen allein zu überlassen. Ist die erste Ernte verkauft, so kehren die Agenten zurück, und es finden die späteren Abschlüsse zweiter Ernte zum großen Theil in Shanghai statt.

In den beiden großen Theefabriken der Moskauer Firma Piatkoff, Molchanoff & Co. werden, trotzdem diese Etablissements mit Dampf arbeiten, über 1000 *Coolies* beschäftigt. — Ein außerordentlich reges Leben herrscht in diesen Fabriken; hier wird der Theestaub mit Hilfe von maschinellen Einrichtungen gemischt und befeuchtet, in Holzformen gepresst und gefüllt, dort die fertiggestellten Ziegel in langen Reihen zum Trocknen geschlichtet; hier wieder Ziegel und Tabletten umhüllt, etikettirt in Kisten verpackt, verlöthet und auf die Lagerhäuser geschafft. In anderen Räumen werden bessere Sorten

---

[1]) China, Skizzen von Land und Leuten, pag. 97 u. f.

[2]) Fregattenkapitän Khittel vergleicht die eingepackten und etikettirten Ziegelthee-Tabletten mit den bei uns allgemein bekannten Schächtelchen mit Malzbonbons. Er sah, je nach den verschiedenen Exportfirmen, rothe, gelbe und weiße Cartons, und bemerkt, dass auch bei diesem Fabricationszweige nicht selten ein unreelles Gebaren platzgreife, indem die Außenseite der Tablette tadellose Theeblätter zeige, während das Innere nur Theestaub enthalte.

In der Mongolei, Mandschurei und Sibirien, wohin die Theetabletten via Tientsin und Kiachta auf Karawanenwegen gelangen, sind sie ein wichtiger Consumartikel geworden, und werden, da es an kleinerem Courantgeld fehlt, auch als eine Art von Scheidemünze verwendet.

Digitized by Google

Thee sortirt und in würfelförmige Kisten zum Versandt verpackt. — Es berührt den an Theegenuss Gewöhnten nicht eben sehr tröstlich, dass Prof. Exner bei der Beschreibung seines Besuches dieser Fabriken als Augenzeuge bemerkt: „Um diese (letzterwähnten) Kisten mit dem richtigen Quantum zu füllen, springen die der großen Hitze halber bis auf den Lendenschurz entblößten Chinesen in die nahezu gefüllten Kisten und stampfen in der üblichen Weise mit ihren schmutzigen, schweißigen Gehwerkzeugen den Thee fester zusammen."

Wie bekannt, haben die europäischen Theekäufer während der letzten Jahre sehr über einen Rückgang in der Güte des chinesischen Thees geklagt, und es ist eine Thatsache, dass infolge dieser angeblichen Verschlechterung nicht nur der Preis der verschiedenen chinesischen Thees um ein beträchtliches gefallen ist, sondern dass auch an Stelle des früheren Zuwachses in der Ausfuhr ein Stillstand, ja sogar ein Rückgang des Exportes zu verzeichnen gewesen ist. — Sir Robert Hart, der Generalinspector der kaiserlichen chinesischen Zölle, sah sich daher genöthigt, im Interesse des chinesischen Ausfuhrhandels Schritte zu thun, um einerseits die Gründe der Verschlechterung des Thees zu ermitteln und anderseits Vorschläge zur Verbesserung des fraglichen Handelsartikels vorlegen zu können. Er wandte sich diesfalls an die Zolldirectoren der verschiedenen Vertragshäfen mit dem Ersuchen um Erstattung von Gutachten in dieser hochwichtigen Frage; hochwichtig nicht allein für die Thee pflanzende und mit diesem Artikel handelnde Bevölkerung, sondern auch für die Staatseinnahmen; es beziffern sich ja doch die Gesammteinnahmen aus der Theesteuer für die zwanzigjährige Periode 1867—1887 mit den gewaltigen Summen von 73 530 000 *Hkw. Taels* für den chinesischen und 66 924 000 £ für den englischen Staatsschatz.

Auf den erstatteten Gutachten und einschlägigen fachlichen Publicationen im „Ostasiatischen Lloyd" basiren die folgenden Angaben.

Die Theestande wird in China ausschließlich in kleinen Gärten gezogen, die das Eigenthum der Bebauer des Landes sind, gewöhnlich Personen, die gar kein eigenes Capital besitzen. Die bei weitem größere Anzahl dieser Gärten ist in hügeligen Districten angelegt, die einen durchwegs schlechten Boden haben, oftmals wenig besser als Sand. Der 3—5' hohe Strauch ist im allgemeinen der Myrthe sehr ähnlich, sein Holz ist äußerst zäh und hat, wenn frisch geschnitten, einen unangenehmen Geruch. Die gezackten Blätter sind lederartig, glatt und von dunkelgrüner Farbe. Die Staude wird stets aus Samen gezogen und die Sprösslinge werden von manchen Pflanzern umgepflanzt, sobald sie ein Alter von etwa drei Monaten erreicht haben. Der Strauch wird weder gedüngt noch bewässert, wie man ihm überhaupt wenig Sorgfalt angedeihen lässt; es wird jedoch darauf gesehen, dass die Pflanzen nicht im Schatten stehen. Man pflückt die ersten Blätter, wenn die Staude etwa drei Jahre alt ist, doch ist sie erst in ihrem sechsten oder siebenten Jahre ausgewachsen und kommt mitunter bis zu ihrem zwanzigsten Jahre fort. Man erntet gewöhnlich nur zweimal jährlich, da eine dritte Ernte die Staude zu sehr schwächt.

Die erste und verhältnismäßig kleinste Ernte beginnt mitte April, sie liefert die feinsten Theesorten; die zweite findet ende Mai oder anfangs Juni statt und ist die Haupternte; die dritte, wenn eine solche stattfindet, was nur zu geschehen pflegt, wenn die Pflanze auf sehr reichem Boden steht, beginnt anfangs Juli.

Digitized by Google

Der Ertrag einer einzelnen Pflanze variirt so bedeutend, dass es schwer hält, eine Durchschnittsziffer zu nennen, doch soll man etwa $2^1/_2$ Pfund grüne Blätter von den besten Stauden ernten, während die gewöhnlichen nur etwa $1-1^1/_2$ Pfund ergeben. Auf einem *Mow*, circa 630 Quadratmeter, zieht man im Durchschnitt 300—400 Sträucher. Das Wetter übt naturgemäß einen sehr großen Einfluss auf die Qualität der Blätter aus. Hat es zu viel geregnet, so werden sie gelb und schimmelig; regnet es nicht genug, so bleiben sie klein und sprossen nur spärlich. Höchst wichtig ist es, dass die Blätter zur rechten Zeit und bei schönem Wetter gepflückt werden. Für gewöhnlich kann das Pflücken der Blätter von der Familie des Besitzers eines Theegartens ohne andere Mithilfe besorgt werden, und ein gewandter Sammler ist imstande, etwa 12—15 Pfund Blätter im Tage zu pflücken.

Der erste Schritt zur Zubereitung für den Markt ist das sogenannte Trocknen, zu welchem Zwecke das grüne Blatt auf flachen Bambusmulden zwei bis drei Stunden hindurch in die Sonne zum Verwelken gelegt wird. Während die Blätter auf diesen Mulden liegen, reibt und rollt man sie vorsichtig, bis sich auf ihnen rothe Flecken zeigen, dann packt man sie lose in baumwollene Säckchen und legt diese in hölzerne Kisten, durch deren Seiten zahlreiche Löcher gebohrt sind. Nunmehr stellt sich ein Chinese auf die Säcke und presst und knetet dieselben mit den Füßen. Dieser Process bezweckt das Auspressen der Feuchtigkeit, die das Blatt enthält, und welches als eine halbklebrige Flüssigkeit durch die Löcher der Kiste abfließt. Ohne dieses Pressen würde das Blatt bitter bleiben oder, wissenschaftlicher ausgedrückt, die Procedur des Pressens entfernt einen Theil des Tannins.

Der nächste Schritt der Zubereitung ist die „Gährung“, d. h. der Thee wird in Körbe gelegt, die mit Matten aus Baumwolle oder Filz bedeckt werden, damit die Wärme beibehalten bleibt und die Gährung schneller von statten geht. In diesen Körben verbleibt der Thee etwa zwei bis drei Stunden; er wird sodann herausgenommen und neuerdings auf etwa vier Stunden in die Sonne gelegt. Das Blatt hat alsdann 75% seines Gewichtes verloren oder mit anderen Worten: 4 Pfund grüne Blätter geben 1 Pfund getrockneten, aber noch nicht gedörrten Thee. Das Blatt wird nunmehr zum Verkauf angeboten, und in diesem Stadium von dem chinesischen Händler für den „*Hong*“ — das Geschäftsbureau — gekauft. Der *Hong* bereitet den Thee für den Markt zu, und die Blätter müssen jetzt, um den sogenannten grünen oder den schwarzen Thee herzustellen, durch einen besonderen Zubereitungsprocess gehen.

Bis auf den heutigen Tag macht man sich in Europa vielfach die irrige Vorstellung, dass schwarzer und grüner Thee von verschiedenen Arten der Theestaude geerntet werden. Dies ist irrig; der Unterschied wird nur durch einen besonderen Zubereitungsprocess erzielt. Die Zubereitung des grünen Thees — *Thea viridis* — geschieht folgendermaßen: Die frisch gepflückten und, wie oben beschrieben, zubereiteten Blätter werden in Bambusmulden zum Trocknen ausgebreitet und nachdem sie daselbst zwei bis drei Stunden gelegen, zum Dörren in heiße Pfannen geworfen, wo man sie durch beständiges Umrühren vor dem Anbrennen bewahrt. Nach vier oder fünf Minuten nimmt man sie heraus und legt sie auf ein Rollbrett. Jeder Arbeiter nimmt nun so viele Blätter, als er in seinen Händen drücken kann, formt einen Ball aus ihnen, und rollt diesen so lange auf dem Tisch hin und her, bis die Feuchtigkeit, welche die Blätter enthalten, fast vollständig entfernt ist. Nunmehr breitet man sie auf Mulden aus, von wo sie aber schon nach wenig Minuten in die

Digitized by Google

diesmal nur wenig erwärmten Rostpfannen zurückgethan werden. In $1-1^1/_2$ Stunden sind die Blätter vollständig getrocknet und haben eine dunkelgrüne Farbe angenommen, die später etwas heller wird. Jetzt laufen die Blätter keine Gefahr mehr, schwarz zu werden. Dieser Process ist der wichtigste der Zubereitung. Der Thee wird hierauf umgewendet und zunächst durch verschiedene Siebe geschüttet, um Staub und andere Unreinigkeiten zu entfernen. Endlich wird er in die verschiedenen Sorten, die als *Twankay*, *Hypson*, *Gunpowder* u. s. w. bekannt sind, sortirt, und ist nun zur Verpackung fertig.

Die Zubereitung des schwarzen Thees — *Thea Bohea* — geschieht wie folgt: Sobald die Blätter gepflückt sind, lässt man sie sechs bis acht Stunden auf Bambusmatten liegen, dann wirft man sie in die Luft, so dass sie einzeln wieder auf die Matten zurückfallen und schlägt sie leicht mit den Händen, so dass sie welk werden. Nun fegt man die Blätter in Haufen zusammen und lässt sie so eine bis zwei Stunden liegen. Hierauf beginnt der Process des Dörrens und Rollens, ähnlich wie soeben beschrieben wurde. Sodann lässt man die Blätter noch etwa drei Stunden auf Matten trocknen, wirft sie zum zweitenmale für drei oder vier Minuten in Rostpfannen und rollt sie dann nochmals wie zuvor. Alsdann hängt man einen röhrenartigen Korb, welcher in der Mitte eng und an beiden Enden breit ist, über ein Holzkohlenfeuer, und breitet in demselben auf unterlegten Sieben den Thee etwa einen Zoll dick aus. Nachdem derselbe fünf bis sechs Minuten auf dem Sieb gelegen hat, nimmt man ihn vom Feuer weg und rollt ihn zum drittenmale. Hierauf breitet man wiederum die Blätter auf Siebe in den röhrenförmigen Körben auf, welche nach acht bis zehn Minuten abgenommen werden. Die Blätter, die nun eine dunkle Farbe bekommen haben, werden in dicken Lagen in Körbe gepackt und längere Zeit über ein schwaches Kohlenfeuer gebracht, wo sie solange bleiben, bis sie vollständig trocken sind und eine schwärzliche Farbe, die mit der Zeit noch dunkler wird, angenommen haben. Nachdem sie dann durchgesiebt und nach Qualitäten sortirt worden sind, sind die Blätter zur Verpackung fertig.

Wie wir aus Vorstehendem ersehen, hat der Theepflanzer mit der Zubereitung des Thees für den Markt nur wenig zu thun; er pflückt die Blätter, trocknet, rollt und dörrt sie oberflächlich, während der chinesische Kaufmann die weitere Zubereitung zu besorgen hat. Letzterer begibt sich ende März oder anfangs April in das Innere des Landes, sein Capital, ausschließlich *Cash's*, mit sich führend. Sein *Hong* und sein Speicher befinden sich in einer Localität, von welcher aus er die Ware nach einem zur Verschiffung geeigneten Hafen bequem versenden kann. Er schickt eine Anzahl Leute nach verschiedenen Richtungen ins Land, die wiederum in den Theedistricten Nebenstationen zum Ankaufen und Sammeln des Artikels etabliren. In diese Stationen bringen die Theepflanzer ihre Ware zum Verkauf. Ist eine hinreichende Quantität beisammen, so wird dieselbe durch *Coolies*, welche den Thee in Säcken auf dem Rücken tragen, nach dem *Hong* geschafft. Diese Arbeit nimmt oft mehrere Tage in Anspruch, obwohl die *Coolies* Tag und Nacht marschiren. Im *Hong* angelangt, wird der Thee zunächst sortirt, wobei häufig die Blätter von verschiedenen Theegärten gemischt werden. Der Thee wird nun den früher beschriebenen Zubereitungsproceduren unterworfen. Nun ist der Artikel für den Export fertiggestellt und es verlohnt sich für uns der Mühe nachzurechnen, was derselbe, auf dem Markte, z. B. in Hankow angekommen, gekostet hat.

Digitized by Google

Der Preis, den der chinesische Käufer dem Pflanzer für den Thee zahlt, hängt natürlich von der Güte des Blattes ab. Für gewöhnlich variirt derselbe zwischen 6000—18 000 *Cash*, nämlich 6—18 $ (Dollars). Nun aber kommen die verschiedenen Steuern, Arbeitslöhne u. s. w. dazu. Die erste Steuer, die der Theekäufer zahlen muss — und die in früherer Zeit dem Pflanzer zur Last fiel — ist die sogenannte *Schanli*; sie beträgt etwa 760 *Cash* per *Pikul* (133 engl. Pfund gleich 60·453 *kg*). Zunächst kommt dann der Transito *Lekin*, circa 1·75 $ per *Pikul*, dann Theekisten circa 1·25 $, Arbeiterlohn circa 3 $, Zubereitung des Thees circa 3 $, Fracht bis Hankow etwa 1 $, so dass die Kosten für einen *Pikul* Thee, der zu dem billigsten Preise von dem Händler eingekauft worden ist, wenn derselbe auf dem Markte von Hankow zum Verkaufe gelangt, sich auf rund 17 $ belaufen mag. Ehe dieser *Pikul* Thee den Londoner Markt erreicht, haben sich dessen Kosten naturgemäß noch erheblich vermehrt; da ist Ausfuhrszoll zu entrichten 2·5 *Haikwan Taels* gleich 3·75 $; Fracht nach London, rund 3·5 $ *a raison* von 3 £ die Tonne; Commission an fremde Käufer, sagen wir 10%, also 1·5 $; Dock, Speicher und andere Ausgaben in London, etwa 1·75 $, also zusammen 10·5 $, welche Ausgaben, mit den 17 $, die der Thee bereits auf dem Markte von Hankow gekostet hat, eine Gesammtsumme von 27 $ per *Pikul* oder 20 *Cents* per Pfund ergibt. Dies ist aber nur der Preis für die allerbilligsten Sorten von Thee. In England bedingt der Thee bekanntlich 6 *d* Steuer per Pfund, welche Summe gleichfalls in Rechnung zu ziehen ist; in den Vereinigten Staaten geht der Thee zollfrei ein; in Russland beträgt die Steuer etwa 1 *sh* 6 *d* per Pfund.

China ist die Heimat des Thees, und der Geschmack des chinesischen Thees ist vorzüglicher als derjenige der Thees irgendwelcher anderer Länder. Dessenungeachtet gebraucht ein bedeutender Theil der stets im Wachsthum begriffenen Anzahl von Theetrinkern in England indischen anstatt chinesischen schwarzen Thee, während in Amerika der japanesische Thee an Stelle des chinesischen grünen Thees tritt. Den Grund hiefür muss man nicht darin suchen, dass das rohe Product — das Blatt — in China an Güte verloren hat, sondern darin, dass Indien und Japan auf die Zubereitung ihrer Theesorten größere Sorgfalt verwenden, mit dem Resultat, dass sich ihre Theesorten nicht nur besser halten, sondern dass sie auch billiger als die chinesischen verkauft werden können.

Dass die Theesorten anderer Länder billiger verkauft werden können, erklärt sich aus den nachfolgenden Gründen:[1])

---

[1]) Über die Gründe, welche dem indischen Thee namentlich auf dem englischen Markte so wesentliche Vortheile über die chinesiche Ware verschaffen, verbreitet sich Consul Gardener in seinem Berichte pro 1890 in ausführlicher Weise. Wir geben Folgendes in Kürze wieder:

Die Vortheile, welche die indischen und Ceylon-Theepflanzer genießen, sind im wesentlichen die folgenden:

1 Verfügung über größere Capitalien. In Indien und Ceylon gehören die Theepflanzungen gewöhnlich Gesellschaften, das Capital vertheilt sich auf viele Actionäre, deren Lebensunterhalt nicht vom Ausfall einer oder der anderen Ernte abhängig ist Die Gesellschaften können also auch eine oder mehrere Geschäfts-Campagnen hindurch mit Verlust arbeiten; sie können ausgebreitete Ländereien erwerben, Maschinen und Setzpflanzen kaufen, können große Summen auf Experimente, für Agenturen ausgeben und sich über die Geschmacksrichtung und Bedürfnisse ihrer Abnehmer bestens informiren lassen.

Digitized by Google

a) Indische Thees werden ökonomischer zubereitet. In Indien steht alle Arbeit auf einer großen Plantage unter der Oberaufsicht einer ein-

---

2. Die Leichtigkeit, Darlehen zu mäßigeren Zinssätzen zu bekommen. Der indische Theepflanzer kann Geld zu 4—5% borgen, während der Chinese 20—30% zahlen muss.

3. In Indien und Ceylon sind die Grundsteuern geringer als in China; da gibt es weder ein *lekin* noch ein Octroi, noch Ausfuhrszölle zu bezahlen. Die chinesischen Erzeugungs- und Ausfuhrssteuern erreichen oft 30% des Verkaufspreises und 100% des Erzeugungspreises.

4. Verfügung über einen besseren und billigeren Arbeitsmarkt. Der indische Feldarbeiter, sowie jener Ceylons, besitzt allerdings weder die physische Kraft noch die Ausdauer oder die Intelligenz des Chinesen. Aber gerade in den für den Theebau günstigen Districten kann er mit noch weniger Ansprüchen leben als der Chinese. Dazu kommt, dass er ausschließlich für die Arbeiten des Theebaues verwendet wird und eine Geschicklichkeit in den erforderlichen Manipulationen erreicht, welche hier wichtiger ist als bedeutende physische Stärke und höhere Intelligenz.

5. Benützung chemischer und agricultureller wissenschaftlicher Kenntnisse. Nur derjenige, welcher in diesen Wissenschaften bewandert ist, kann ihren Wert für praktische Zwecke voll ermessen. Als Beispiel diene Folgendes. Einer der Bestandtheile des Thees ist Tannin, und dieser gibt dem Getränk einen bitterlichen und adstringirenden Geschmack. Das Wasser verschiedener Länder ist verschieden. In den meisten Gegenden Englands assimilirt das Wasser nicht leicht Tannin; daher ist für solche Gegenden ein gewisser Tanningehalt des Thees wünschenswert oder doch nicht abträglich. Das Wasser der russischen Ebenen nimmt leicht Tannin auf; der für diese Gegenden bestimmte Thee darf daher nur einen geringen Tanningehalt haben, da das Getränk sonst zu bitter und adstringirend würde. Unter Anwendung wissenschaftlichen Vorgehens wissen die indischen und Ceylon-Theepflanzer ihrem Erzeugnisse gerade den wünschenswerten Gehalt an Tannin beizubringen.

6. Besseres Bekanntsein mit den Geschmacksrichtungen und Anforderungen der Käufer. So z. B. ist in England, wo der Thee mit Milch getrunken wird, Stärke nothwendig; in Russland, wo keine Milch zugesetzt wird, ist das Aroma (*flavour*) die Hauptsache. Die indischen und Ceylon-Pflanzer richten sich demnach in erster Linie auf Gewinnung starker Sorten ein; doch ist es ihnen auch schon gelungen, aromatische Arten zu erzeugen. Sie haben den englischen Markt erobert, aber sie arbeiten auch daran, auf dem russischen Markte Erfolge zu erzielen.

7. Besseres Transportwesen. Viele der indischen und Ceylon-Plantagen besitzen Eisenbahnen, welche von den Plantagen direct zu den Warenhäusern führen, von da zu den Einschiffungsstellen, an welchen Dampfer anlegen können. Die Kisten werden also billig und schnell befördert und sind den Beschädigungen nicht unterworfen, welche von den primitiven chinesischen Transportarten unzertrennlich sind.

8. Ceylon liegt nicht halb so weit von England und Russland (Odessa) als China, und selbst bei Indien ist die Distanz nur etwa auf 60% anzunehmen. Hieraus folgen billigere Frachten und schnellerer Verkauf und schnelleres Wiedereinkommen des investirten Capitals.

9. Die großartigen öffentlichen Bauten in Indien erleichtern die Bewässerung in trockenen Jahren und die Fernhaltung von Überschwemmungen. Der indische Pflanzer wird hiedurch vom Wechsel der Witterung weniger abhängig als der Chinese.

10. Die Größe der Pflanzungen. Die enorme Größe der Theeplantagen in Indien und auf Ceylon gibt den Eigenthümern derselben folgende Vortheile über die Chinesen:

a) Die verschiedenen Arbeiter, immer im selben Arbeitszweige beschäftigt, erreichen eine Geschicklichkeit, mit welcher jene der chinesischen Arbeiter nicht verglichen werden kann, welche verschiedene Manipulationen, und diese nur zeitweise ausführen;

b) die Ernten fallen gleichmäßiger aus;

c) die Etablissements für das Rösten befinden sich auf den Plantagen selbst. Es kann der Röstungsprocess sofort vorgenommen werden, ohne dass im Zeitraume zwischen den Proceduren des Trocknens und des Röstens verderbliche Einflüsse zur Wirkung gelangen;

Digitized by Google

zigen Person, was, wie wir oben gesehen haben, in China in keiner Richtung zutrifft. Die chinesischen Theepflanzer, welche ihre Gärten an den Abhängen von Anhöhen haben, besitzen jeder nur ein paar Stauden — die Pflücker verkaufen an die Sammler, die Sammler an die chinesischen Unterhändler und Händler, und letztere wieder an die fremden Kaufleute; die Kosten sind deshalb größere und der Thee wird theurer.

b) Chinesische Thees sind zu sehr besteuert. Wenngleich alle Thees an ihrem Bestimmungsorte gleiche Einfuhrszölle bezahlen, so sind sie doch bei ihrer Ausfuhr verschieden besteuert; während nämlich japanische Thees bei ihrer Ausfuhr aus Japan nur ein Viertheil der Steuern zu tragen haben, welche der chinesische Thee beim Verlassen seiner Heimat zahlt, unterliegen indische Thees gar keinem Exportzoll.

Indischer Thee kann mit Nutzen zum Preise von 6 *d* per Pfund in England verkauft werden, wohingegen schwarzer chinesischer Thee, zu einem Preise von 9 *d* daselbst angelangt, kaum mehr einen kleinen Gewinn erzielen lässt. Was nun den grünen Thee anbelangt, der von China nach Amerika ausgeführt wird, so weisen die Kaufleute in Amoy darauf hin, dass während der letzten zehn Jahre, obschon keine Verringerung im Export von grünem Thee bemerkbar war, doch auch keine Zunahme in dieser Ausfuhr zu erzielen war, wo hingegen in derselben Zeitperiode die Ausfuhr von japanischem Thee von 25 auf 40 Millionen Pfund gestiegen sei. Die japanische Theesteuer beträgt nur 1 $ per *Pikul*, während die chinesische sich auf 34% ad valorem, das ist ungefähr auf das Vierfache, beläuft.

Bekanntlich wird eine vermeintliche Verschlechterung in der Güte des chinesischen Thees von vielen Kaufleuten als eine Hauptursache der Thatsache angesehen, dass zur Zeit verhältnismäßig weniger chinesischer Thee in London Absatz findet als in früheren Jahren. Sir Robert Hart, Chef des kaiserlichen Zollwesens, ist nicht dieser Ansicht. In dem Theehandel, führt er aus, sind Veränderungen vorgekommen; so z. B. pflegten die Russen früher ausschließlich in London zu kaufen, nun aber kaufen sie direct in Hankow, und das Resultat ist, dass der Thee nicht nur direct nach Russland geht, sondern dass die russischen Kaufleute, als neue Mitbewerber, die Preise auf dem Markte von Hankow erhöht haben, während durch ihr Wegbleiben von dem Londoner Markte daselbst die Preise gedrückt wurden. Es ist daher natürlich, dass der englische Kaufmann, indem er auf steigendem Markte kauft und seinen Thee zum Verkaufe nach einem fallenden Markte schickt, zur Einsicht kommen muss, dass das Geschäft nicht mehr das ist, was es früher für ihn zu sein pflegte. Obgleich die Qualität des Thees in den Thee bauenden

d) die Transportspesen vom Orte der Ernte zu jenem der Röstungsprocedur werden erspart;

e) die verschiedenen Proceduren, denen die Blätter vom Augenblicke des Pflückens an noch unterworfen werden müssen, können ohne schädliche Zeitpausen und ohne Zeitverlust vor sich gehen.

11. Bessere Maschinen, welche die Kosten der Proceduren herabmindern, bessere Sorten erzeugen und eine Sicherheit bieten, dass die Muster und die ganze Menge der Ware wirklich conformer Qualität seien.

All diesen Vortheilen steht auf chinesischer Seite nur das eine entgegen: dass der chinesische Theepflanzer für seinen eigenen Vortheil, und nicht für Taglohn arbeitet, also oft mehr Sorgsamkeit entwickeln mag; Erfahrung ersetzt hier vielleicht in manchem die Wissenschaft, und unbedingt vermag es der Chinese, einen Thee von feinerem Aroma zu erzeugen.

Digitized by Google

Districten von Jahr zu Jahr verschieden ist, so muss man doch zugeben, dass die Znbereitung viel mit der Qnalität zn thnn hat. Sorgfalt bei der Zubereitung kann mittelmäßigen in erträglich guten Thee verwandeln, während Nachlässigkeit gewiss das beste Blatt verdirbt.

Ans den Berichten der Zolldirectoren, sowie ans jenen der Kaufleute geht hervor, dass genug Grund für Verbesserungsvorschläge bezüglich der chinesischen Theecnltnr vorhanden ist. Es ist wahr, dass ursprünglich China allein von allen Ländern sich mit dem Theebau beschäftigte, und somit von ihm allein Thee bezogen wurde; es ist ferners richtig, dass die in stetem Wachsthum befindliche Bevölkerung Russlands und Amerikas chinesischen Thee allen anderen vorzieht, ja selbst England ist bis jetzt kein wesentlich geringerer Abnehmer chinesischen Thees geworden, soweit sein eigener Consum in Betracht kommt, wenn auch hier von Jahr zu Jahr mehr indischer Thee importirt wird. Der indische Thee ist weit stärker als der chinesische Thee; dagegen besitzt der letztere in einem hohen Grade eine andere auszeichnende Eigenschaft, nämlich Wohlgeruch, welcher dem indischen bedeutend abgeht.

Es ist leicht begreiflich, dass die chinesische Regierung den Rückgang oder, richtiger gesagt, den während der letzten Jahre eingetretenen Stillstand im Wachsthum der Ausfuhr des Thees mit besonderer Besorgnis betrachtet, wenn sie damit den in stetem Wachsthum begriffenen Thee-Export Indiens vergleicht. Weder baute noch verkaufte Indien Thee vor fünfzig Jahren; erst im Jahre 1838 wurde der Versnch gemacht, den ersten indischen Thee — etwa 500 Pfd. — nach England auszuführen. Seit jener Zeit ist der Zuwachs ein ganz außerordentlicher geworden, wie folgende statistische Daten dies auf das deutlichste beweisen.

Thee-Ansfnhr Indiens:

Im Jahre 1851	200 000	Pfund engl.
" " 1856	500 000	" "
" " 1861	1 150 000	" "
" " 1866	4 000 000	" "
" " 1871	11 500 000	" "
" " 1876	22 000 000	" "
" " 1881	34 500 000	" "
" " 1886	57 600 000	" "
" " 1887	70 000 000	" "

Von diesen letztanfgezählten 70 Millionen Pfund wurden circa 63 Millionen Pfund nach England exportirt, der Rest nach Australien und nach anderen Plätzen. Wir führen nachstehend die Ziffern für die Ausfuhr des chinesischen Thees seit dem Jahre 1865 — in *Pikuls* an.

Thee-Ausfuhr Chinas über die Vertragshäfen.

Im Jahre	Schwarz	Grün	Ziegel	Staub	Im ganzen
1865	858 962	228 680	14 307	1 297	1 103 246 *Pikuls*
1868	1 191 497	220 002	53 123	9 734	1 474 356 "
1871	1 362 634	232 617	83 790	956	1 679 497 "
1874	1 444 249	212 834	74 792	3 504	1 735 379 "
1877	1 552 174	197 522	147 810	12 158	1 909 664 "

Digitized by Google

Im Jahre	Schwarz	Grün	Ziegel	Staub	Im ganzen	
1880	1 661 325	188 623	232 969	14 201	2 097 118	*Pikuls*
1883	1 571 092	191 116	218 744	6 126	1 987 078	„
1884	1 564 452	202 557	244 996	4 212	2 016 217	„
1885	1 618 404	214 693	280 112	15 505	2 128 714	„
1886	1 654 058	192 930	361 492	8 720	2 217 200	„
1887	1 575 353	184 266	331 281	5 130	2 096 030	„

Aus dieser Tabelle wird man ohne Mühe ersehen, dass die Thee-Ausfuhr Chinas während der letzten Jahre ungefähr stabil geblieben ist, sich jedoch, wenn man die älteste Ziffer dieser Aufstellung, nämlich jene über das Jahr 1865, mit der jüngsten, jener des Jahres 1887, in Vergleich bringt, während dieser 22 Jahre verdoppelt hat. Der Zuwachs ist demnach zwar beiweitem nicht ein so großer und rascher, wie dies bei dem indischen Thee der Fall ist, dessen Ausfuhr sich während der letzten Periode vervierzehnfacht hat. Von jeden 100 Pfund Thee, welche in England im Jahre 1865 verkauft wurden, waren 97 Pfund chinesischer und nur 3 Pfund Thee von indischer Provenienz; im Jahre 1886 aber waren schon von je 100 Pfund Thee nur mehr 59 Pfd. chinesischen, die restlichen 41 Pfund indischen Ursprungs. Hieraus geht hervor, dass die wachsende Nachfrage in England nicht durch den chinesischen, sondern durch den indischen Artikel gedeckt wird. Die Nachfrage selbst ist aber in stetigem Wachsthum begriffen, trotzdem dass Russland neuerdings sehr stark direct in Hankow und nicht, wie früher, in London kauft. Es betrug der Thee-Import Englands:

Im Jahre 1870	90	Millionen	Pfund
„ „ 1874	109	„	„
„ „ 1880	120	„	„
„ „ 1886	140	„	„

Wenn hiernach der Verbrauch von Thee in England ein stetig wachsender ist, so ist doch dio Quantität chinesischen Thees, der nach England gebracht wird, im Abnehmen begriffen. Es betrug die Einfuhr chinesischen Theos in England:

Im Jahre 1884	87	Millionen	Pfund
„ „ 1885	75	„	„
„ „ 1886	70	„	„

Es ist daher nicht zu verwundern, wenn einzelne Theehändler die Befürchtung äußern, dass bei einer Fortdauer der bestehenden Verhältnisse und dementsprechend weiterem Stillstand in der Entwicklung der Theeausfuhr, der chinesische Thee schließlich ganz, und zwar schon innerhalb der nächsten 10–15 Jahre vom englischen Markte verdrängt werden könnte.

Unter solchen Umständen ist bezüglich der Ursachen dieser wenig günstigen Ausfuhrsverhältnisse und der Mittel zu deren Verbesserung eine genaue Untersuchung, wie sie durch Sir Robert Hart eingeleitet worden ist, für die chinesische Regierung dringend geboten; es bildet ja doch gerade der Thee den Haupthandelsartikel[1]) von China.

[1]) Dass ein so wichtiges Gewächs, wie es für die Chinesen die Theestaude ist, in ihren Augen einen märchenhaften Ursprung haben muss, ist nicht zu verwundern. Die bezügliche Sage erzählt das Folgende:

Etwa um das Jahr 500 n. Ch. kam ein buddhistischer Patriarch von Indien nach China in der Absicht, die zahlreichen Bewohner des Reiches der Mitte zu be-

Digitized by Google

2. Tabak.

An Tabak wurden ausgeführt:

Im Jahre 1888....	17 481 945	Pfund im Werte von	400 366	£
„ „ 1889....	15 150 000	„ „ „ „	483 521	„
„ „ 1890....	18 502 668	„ „ „ „	571 161	„
„ „ 1891....	17 270 533	„ „ „ „	566 548	„

3. Seide.

Die Seidenausfuhr betrug:

Im Jahre 1888....	3 039 388	Pfund im Werte von	497 507	£
„ „ 1889....	3 387 444	„ „ „ „	552 490	„
„ „ 1890....	3 969 407	„ „ „ „	646 732	„
„ „ 1891....	3 499 467	„ „ „ „	625 094	„

Es werden im Bereiche des Ausfuhrbezirkes von Hankow Anstrengungen gemacht, die Cultur von Tabak und Seide zu fördern, um hierin mit der Zeit ein Äquivalent für die Stagnation oder Abnahme der Thee-Ausfuhr zu gewinnen. Der englische Consul Gardener gibt sich viel Mühe, die chinesischen Behörden in dieser Richtung zu interessiren. [1]

Wir haben eben früher der chinesischen Sage gedacht, welche sich auf den Ursprung des Thees bezieht; auch die Seide, dieses für die Chinesen

---

kehren. Er führte einen musterhaften Lebenswandel, nährte sich nur von den Kräutern des Feldes und den Beeren des Waldes, geißelte seinen Körper und versagte sich jeglichen Schlaf, indem er Tag und Nacht in Buddha wohlgefälligen Gebeten verbrachte. Nachdem er viele Jahre hindurch ständig gewacht hatte, überfiel ihn eines Nachts eine solche Müdigkeit, dass er einschlief. Als er am folgenden Morgen erwachte und fand, dass er sein Gelübde gebrochen hatte, ward er sehr traurig und beschloss, Buße zu thun. Um aber jegliche Wiederholung dieses Vorkommnisses zu verhindern, schnitt er sich beide Augenlider ab, weil dieselben die Werkzeuge und Diener seines Vergehens geworden waren. Als er aber Tags darauf zu dem Platze zurückkehrte, wo er die Augenlider von sich geworfen hatte, bemerkte er einen wunderbaren Wechsel: jedes Augenlid hatte sich in einen grünenden Strauch verwandelt, in eine Pflanze, die damals vollständig unbekannt war und die wir heute den Theestrauch nennen. Der fromme Büßer kostete von den Blättern und fand, dass seine Seele neue Stärke gewann und er seine religiösen Betrachtungen um so eifriger fortsetzen konnte. Dieses Ereignis und die außerordentliche Kraft der Pflanze theilte er seinen Schülern mit, infolge dessen der Gebrauch des Thees im Lande allgemein bekannt wurde.

[1]) Consul Gardener meldet in seinem über das Jahr 1891 erstatteten Bericht: *„In 1890 the great decrease in the tea trade alarmed the provincial governement, and it awoke to the fact, that the increased demand in Russia could not compensate for the diminished demand in Great Britain. Various schemes were suggested to arrest the decay of the tea trade, and a commission of officers was appointed by the Viceroy, with orders to consult me. This gave me the opportunity of pointing out, that it was only the abnormal prosperity of Russia (?) that had mantained the Chinese tea trade, but in the nature of things their prosperity must be followed by a shorter or longer period of depression, and I urged the Viceroy to foster the production of silk and tobacco. I pointed out, as to the latter commodity, that the tobacco would be far more valuable if grown and prepared in a manner to suit the taste of purchasers in Europe, and I suggested that the Chinese Consuls who reside in tobacco producing countries, should be asked to furnish their Government with reports as to the mode of production and preparation of that leaf, for the information of the native agriculturist. I took a great deal of trouble in the matter, as it is natural that I should be deeply interested in the welfare of the people among whom I have so long resided, and also because it is manifest that the richer and the more prosperous the people of the district are, the more will they be able to purchase our manufactures, the more will be the employment of our artisans at home, and the greater the material comforts of our workpeople and their families.“*

Digitized by Google

so wichtige Product, an welchem Thier- und Pflanzenreich sozusagen zu gleichen Theilen betheiligt sind, hat ihre Entstehungssage. Bemerkenswert ist, dass die Sage über den Thee die Eigenschaft des Getränkes, den Schlaf zu bekämpfen, widerspiegelt, während bei der Seide — einem Gegenstand des körperlichen Schmuckes — eine Liebesgeschichte, wenn auch recht absonderlicher Art, die Unterlage für die Entstehungssage bildet, und der Seidenwurm aus einer jungen Dame entsteht.

Der Seidenwurm war, der chinesischen Sage zufolge, ursprünglich eine junge Dame, die während der Regierung des Kao-Hsin (etwa 2450 v. Chr.) in dem Theile von China lebte, welcher heute die Provinz Szechuen bildet. Mit der Regierung und der Sicherheit im Lande war es damals schlimm bestellt. So kam es denn, dass der Vater der Dame, auf einem Spazierritt begriffen, von Wegelagerern unter Zurücklassung des Pferdes entführt wurde und niemand wusste, wohin. Ein ganzes Jahr schwand dahin, ohne dass man etwas über seinen Aufenthalt ausfindig machen konnte, und die junge Tochter, über den Verlust des Vaters untröstlich, konnte nicht mehr dazu bewogen werden, Speise und Trank zu sich zu nehmen. Selbst den dringenden Bitten ihrer Mutter, den Verlust zu vergessen und sich zu beruhigen, schenkte sie kein Gehör, bis schließlich die Mutter in Gegenwart der Nachbarn und Freunde schwor, dass derjenige, welcher den verschwundenen Hausherrn wiederbringen würde, die Tochter zur Frau haben solle. Das Pferd hörte den Schwur mit an und sich bäumend zerriss es seine Halfter und rannte davon. Auch viele von den jungen Leuten der Nachbarschaft machten sich auf die Suche, aber ohne Erfolg. Wenige Tage später kehrte das Ross zurück, auf seinem Rücken den lang vermissten Vater tragend. Von jenem Tage an wieherte das Pferd unaufhörlich, und da der Hausherr nach der Ursache des Wieherns fragte, erzählte ihm seine Frau die Geschichte des Schwures. „Schwüre," gab der Vater zur Antwort, „gelten nur Menschen und nicht Thieren; außerdem, wer hat je davon gehört, dass sich ein Pferd mit einem menschlichen Wesen verheiratet hätte?" Er gab aber von jetzt an dem Ross täglich eine doppelte Ration Futter, doch wollte es nicht fressen und brach jedesmal los, wenn es die junge Dame erblickte. Da das Pferd bei dieser Gewohnheit blieb, so nahm der Vater eines Tages Pfeil und Bogen und schoss das Pferd todt. Als er dann das Fell desselben im Hof zum Trocknen ausbreitete, traf es sich, dass seine Tochter über den Hof gieng. Im Nu umschloss die Haut des todten Pferdes das Mädchen und flog mit ihm davon. Zehn Tage später fand man das Fell hoch oben auf einem Baum hängen, die Tochter aber war in eine weiße Raupe, die Seidenraupe, verwandelt worden und verblieb auf dem Baume, dort Blätter fressend und seidene Cocons erzeugend, damit man daraus Kleider für das Volk verfertige. Gram und Scham erfüllten nun das Herz der Eltern der jungen Dame; doch kurze Zeit darauf sahen sie in einem Wolkenwagen, der von dem erschossenen Pferde gezogen wurde, die Göttin der Seidenraupe sich vom Himmel auf die Erde niederlassen, umgeben von einer Anzahl reichgekleideter Dienerinnen. „O, meine theuren Eltern!" rief eine derselben aus, in welcher diese sogleich ihre Tochter erkannten, „für meine kindliche Pietät hat mich die Göttin zu einer ihrer Dienerinnen erkoren und mir Unsterblichkeit verliehen. Grämt Euch daher nicht weiter um mich!" Hierauf wurde sie wieder in die Lüfte gehoben und verschwand den Blicken ihrer erstaunten Eltern.

So lautet die Legende; auch heute noch wird in vielen Districten der Provinz Szechuen der Seidenwurmgöttin gehuldigt, die, wie die Bevölkerung

Digitized by Google

glaubt, sich ihr in Gestalt von am Himmel sich sammelnden Wolken offenbart. In verschiedenen Tempeln fertigen die Priester Figuren der Göttin mit einer Pferdehaut über den Schultern an; sie nennen die Figur die Dame mit dem Pferdekopf und glauben, dass durch die Anfertigung recht vieler solcher Figuren die Seidenraupen- und Maulbeer-Saison eine gute werden müsse. (Nach Exner.)

4. Medicinalwaren.

Im Jahre 1888	?					?	
„ „ 1889....	15 713 331	Pfund	im	Werte	von	229 405	£
„ „ 1890 ...	18 605 508	„	„	„	„	301 414	„
„ „ 1891....	17 685 007	„	„	„	„	277 123	„

5. Baumöl.

Im Jahre 1888....	42 404 073	Pfund	im	Werte	von	394 784	£
„ „ 1889....	35 485 466	„	„	„	„	263 869	„
„ „ 1890....	32 026 463	„	„	„	„	290 257	„
„ „ 1891....	37 277 867	„	„	„	„	378 564	„

6. Hanf.

Im Jahre 1888....	14 412 700	Pfund	im	Werte	von	167 890	£
„ „ 1889....	14 037 066	„	„	„	„	170 502	„
„ „ 1890....	15 598 019	„	„	„	„	168 220	„
„ „ 1891....	15 126 400	„	„	„	„	152 786	„

7. Häute.

Im Jahre 1888....	10 383 216	Pfund	im	Werte	von	192 220	£
„ „ 1889....	6 817 466	„	„	„	„	124 542	„
„ „ 1890....	8 444 161	„	„	„	„	131 505	„
„ „ 1891	7 399 967	„	„	„	„	121 747	„

8. Fungus.

Im Jahre 1888	?					?	
„ „ 1889....	2 997 609	Pfund	im	Werte	von	104 533	£
„ „ 1890....	3 217 229	„	„	„	„	103 169	„
„ „ 1891....	3 115 333	„	„	„	„	102 845	„

9. Weißes Wachs.

Im Jahre 1888....	2 221 987	Pfund	im	Werte	von	155 490	£
„ „ 1889....	2 024 400	„	„	„	„	118 934	„
„ „ 1890....	1 188 607	„	„	„	„	74 039	„
„ „ 1891....	1 015 333	„	„	„	„	61 584	„

10. Einheimische Bekleidungswaren.

Im Jahre 1888	?					?	
„ „ 1889....	1 456 356	Pfund	im	Werte	von	89 745	£
„ „ 1890....	1 805 377	„	„	„	„	84 627	„
„ „ 1891....	1 747 600	„	„	„	„	94 310	„

Digitized by Google

11. Galläpfel.

Im Jahre 1888....	4 887 034	Pfund im Werte von	90 925 £
„ „ 1889....	5 208 133	„ „ „ „	93 264 „
„ „ 1890....	3 906 011	„ „ „ „	70 390 „
„ „ 1891....	6 129 467	„ „ „ „	105 734 „

12. Reis.

Im Jahre 1888	?		?
„ „ 1889....	8 331 461	Pfund im Werte von	19 527 £
„ „ 1890....	59 077 533	„ „ „ „	156 894 „
„ „ 1891....	2 629 600	„ „ „ „	6 026 „

Je nach den Ernteverhältnissen ist die Reisausfuhr sehr ungleichmäßig. — Im allgemeinen ist Reis kein bedeutender Ausfuhrartikel von Hankow. Die Verhältnisse im Jahre 1890 waren außergewöhnliche; die Überschwemmungen im Norden trafen mit karger Ernte in der Provinz Kiangsu zusammen, während Hupeh eine vorzügliche Ernte hatte.

Die übrigen Ausfuhrartikel: Kohle, Gips, Moschus, Theeöl, Opium, Rhabarber, vegetabilischer Talg, Firnisse u. s. w. erreichen in der Jahresausfuhr Werte unter 50 000 £.

Einfuhren.

Unter den Gegenständen des fremden Imports nach Hankow beanspruchen, wie in Ostasien überhaupt, die Textilwaren den ersten Platz. Unter diesen sind es wieder die Baumwollwaren, welche alle andern überwiegen. Wir geben, nach englischen Consularberichten die folgenden Details:

1. Baumwollwaren.

Totale im Jahre 1888	für den Wert von	1 764 565 £
„ „ „ 1889	„ „ „ „	1 419 515 „
„ „ „ 1890	„ „ „ „	2 042 942 „
„ „ „ 1891	„ „ „ „	1 978 934 „

Die größten Theilsummen entfallen auch hier auf Shirtings und auf Baumwollgarne.

a) Shirtings.

Im Jahre 1888....	2 348 648	Stück im Werte von	1 108 646 £
„ „ 1889....	2 229 752	„ „ „ „	852 340 „
„ „ 1890....	2 465 455	„ „ „ „	921 175 „
„ „ 1891....	2 394 567	„ „ „ „	935 474 „

b) Baumwollgarne.

Im Jahre 1888...	2 756 533	Pfd. engl. Garne im Werte von	169 932 £
„ „ 1889...	2 697 189	„ engl. „ „ „ „	122 977 „
	1 519 200	„ indische „ „ „ „	57 925 „
„ „ 1890...	2 930 133	„ engl. „ „ „ „	129 428 „
	16 920 667	„ ind. „ „ „ „	590 297 „
„ „ 1891...	2 373 200	„ engl. „ „ „ „	94 355 „
	10 475 200	„ ind. „ „ „ „	534 611 „

Digitized by Google

Wir sehen auch hier das sozusagen plötzliche Auftreten der **indischen** (Bombay) Baumwollgarne auf dem Markte. Wir verweisen rücksichtlich dieses Gegenstandes auf das schon bei früheren Anlässen Erörterte.

2. Wollwaren.

Im	Jahre	1888	für	den	Wert	von	552 130 £
„	„	1889	„	„	„	„	471 015 „
„	„	1890	„	„	„	„	438 907 „
„	„	1891	„	„	„	„	410 338 „

Die Hauptwerte kommen hier den englischen *Camlets* (ca. 50 000 Stück jährlich im Werte von 120 000 £) und den *Lastings* zu (ebenfalls circa 50 000 Stück in nahezu gleichem Werte).

Ferner sind Hauptgegenstände des Exports:

3. Metallwaren.

Im	Jahre	1888	für	den	Wert	von	96 403 £
„	„	1889	„	„	„	„	131 083 „
„	„	1890	„	„	„	„	109 951 „
„	„	1891	„	„	„	„	139 880 „

Eisen und Blei für je circa 25 000 £ nehmen die Hauptposten ein.

4. Opium.

Im	Jahre	1888....	159 001	Pfund	im	Werte	von	156 221 £
„	„	1889....	125 847	„	„	„	„	83 800 „
„	„	1890....	99 360	„	„	„	„	80 381 „
„	„	1891....	99 440	„	„	„	„	79 269 „

Der Consum einheimischen Opiums wächst von Jahr zu Jahr, und die Einfuhr indischen Opiums nimmt demzufolge ab. Consul **Gardener** steht nicht an, auszusprechen: „*The vast majority of consumers now use the home drug, and our importation will gradually die out, as the old customers disappear.*

5. Zucker

Im	Jahre	1888....	12 829 315	Pfund	im	Werte	von	87 256 £
„	„	1889....	12 492 648	„	„	„	„	76 587 „
„	„	1890....	20 902 675	„	„	„	„	136 986 „
„	„	1891....	17 118 294	„	„	„	„	104 567 „

6. Petroleum.

Im	Jahre	1888	1 674 050	Gallons	amerikanisches,	im	Werte	von	46 931 £
„	„	1889	1 860 490	„	„	„	„	„	57 986 „
			380 900	„	russisches,	„	„	„	11 120 „
„	„	1890	2 768 960	„	amerikanisches,	„	„	„	84 347 „
			276 500	„	russisches,	„	„	„	7 802 „
„	„	1891	4 930 918	„	amerikanisches,	„	„	„	129 573 „
			823 110	„	russisches,	„	„	„	20 067 „

7. Steinkohle.

Im	Jahre	1888..............	2535 *t*	im	Werte	von	2560 £
„	„	1889..............	1007 „	„	„	„	1461 „
„	„	1890..............	5681 „	„	„	„	7418 „
„	„	1891..............	4737 „	„	„	„	7228 „

Digitized by Google

8. Farbwaren.

Im Jahre 1888	für	den	Wert	von	58 449 £
„ „ 1889	„	„	„	„	46 645 „
„ „ 1890	„	„	„	„	49 583 „
„ „ 1891	„	„	„	„	60 721 „

9. Pfeffer.

Im Jahre 1888	2 111 957	Pfund	im	Wert	von	72 630 £
„ „ 1889	2 211 767	„	„	„	„	62 628 „
„ „ 1890	2 570 559	„	„	„	„	49 993 „
„ „ 1891	2 713 817	„	„	„	„	64 501 „

10. Seetang, japanischer.

Im Jahre 1888	18 608 844	Pfund	im	Werte	von	116 784 £
„ „ 1889	16 360 201	„	„	„	„	70 826 „
„ „ 1890	20 527 941	„	„	„	„	89 825 „
„ „ 1891	18 691 295	„	„	„	„	?

11. Sandelholz.

Im Jahre 1888	2 207 125	Pund	im	Werte	von	18 087 £
„ „ 1889	2 691 645	„	„	„	„	34 508 „
„ „ 1890	2 803 520	„	„	„	„	37 090 „
„ „ 1891	2 079 021	„	„	„	„	25 736 „

12. Zündhölzchen.

Im Jahre 1888	541 900	Gros	im	Werte	von	37 936 £
„ „ 1889	541 555	„	„	„	„	31 438 „
„ „ 1890	564 720	„	„	„	„	33 226 „
„ „ 1891	663 925	„	„	„	„	41 279 „

Fensterglas, Nadeln, Schirme und andere Artikel sind mit Beträgen unter 20 000 £ an den Einfuhrswerten betheiligt. Der Einfuhr von Nadeln, welche im Jahre 1891 635 000 000 Stück erreichte, wird eine große weitere Zunahme prognosticirt.

Über die Schiffahrtsbewegung, welche den soeben in seinen Hauptdaten geschilderten Außenhandel von Hankow vermittelte, stehen uns die folgenden Angaben zur Verfügung:

Im Jahre **1887** liefen 483 Flussdampfer mit 433 864 *t* Gesammtgehalt, im Jahre **1888** 490 solcher Schiffe mit 431 836 *t* Gesammtgehalt in Hankow ein. Letztere Summe vertheilt sich auf

329 englische Schiffe	mit	280 298 *t*	Gsg.
32 deutsche „	„	13 536	„
129 chinesische „	„	133 002	„

Von diesem Schiffsverkehr kam die Thätigkeit von 3 Dampfern à 340, 131 und 304 *t* dem Verkehr zwischen Hankow und Ichang zugute; der Rest besorgte die Fahrten zwischen Hankow und Shanghai. Neben dem Dampferverkehr ist auch jener der für Zwecke des fremden Handels verkehrenden, meist gecharterten *Lorchas* und Dschunken von Bedeutung. Im kaiserlichen Zollamte kamen zur Registrirung:

Eingelaufene *Lorchas*	1887	1888
	Tonnengehalt	
unter britischer Flagge	2 757	1 526
„ amerikanischer Flagge	3 616	4 556
„ deutscher „	1 965	744
„ spanischer „	1 094	149
„ chinesischer „	26 222	28 895
ausgelaufene Dschunken	18 708	29 390
Im ganzen	54 362	65 260

Die eigentliche, einheimisch chinesische Dschnnken-Schiffahrt, welche im kaiserlichen Zollamte nicht zur Registrirnng gelangt, ist selbstverständlich hier nicht inbegriffen.

Den für Zwecke des fremden Handels im Flusshafen Hankow thätig gewesenen, aus den ein- und ausgelaufenen Fahrzeugen sich zusammensetzenden Verkehr von *Lorchas* und Dschunken berechnet der englische Consnlarbericht auf 90 016 *t* für das Jahr 1887 und auf 101 130 *t* für das Jahr 1888.

Drei Gesellschaften: die *China Merchants Company, Indo-China Company, China Navigation Company*, ließen während des Jahres 1888 je zwei Dampfer wöchentlich zwischen Hankow und Shanghai laufen, solange dies der Wasserstand znließ. Mit nnr drei Ausnahmen waren dies lauter Schiffe über 2000 *t*. Die Firma Mc. Bain & Co. ließ zwei Dampfer laufen, von welchen immer je einer innerhalb fünf Tagen in Hankow ankam. Alle Schiffe fuhren stets mit vollen Ladungen. Bemerkenswert ist, dass alle diese, regelmäßige Fahrten besorgenden Gesellschaften bezüglich ihrer Tarife cartellirt sind und den aus den Frachten erzielten Gewinn im Verhältnisse der von ihnen beigestellten Tonnengehalte und vollführten Fahrten unter sich theilen. Jede Concurrenz müsste einer so mächtigen Combination unterliegen.[1])

Directe überseeische Ladungen nahmen (1888): sieben englische Dampfer für London (1887: 9) und sechs Dampfer für Odessa (fünf im Jahre 1887). Ein deutscher Dampfer, zur Einnahme einer Seeladung nach Hankow gekommen, fand seine Erwartungen für gute Fracht getäuscht und kehrte in Ballast nach Shanghai zurück.

Im Jahre **1889** verzeichnete man eine Totalbewegung von 678 eingelanfenen, 1055 ausgelaufenen Fahrzengen mit 522 962, beziehungsweise 558 009 *t* Gesammtgehalt.

Beschränken wir uns in der Detaillirung auf die ausgelanfenen Schiffe, so finden wir:

Englische .... 358 Schiffe mit 317 411 *t* Gsg., worunter
5 Segler „ 2 165 „ „

[1]) Einzelne kleinere Schiffe bleiben mitunter von der großen Vereinigung der heimischen Gesellschaften unbeachtet und unbehelligt. „*Two small steamers, one of which is German, are suffered to run*“ heißt es im Bericht über das Jahr 1888, „*but their owners and agents know that the moment their existence interfers with the profits of the combination steamers, they will be driven off the line, or made to run at a loss by a temporary reduction of freight.*“

Der Generalgouverneur von Formosa ließ zwei schnellaufende Dampfer für Fahrten auf dem Yang-tse-kiang bauen und sehr schön einrichten, und erlebte mit ihnen einen completen Misserfolg. Allerdings heißt es, dass die Schiffe für die Flusschiffahrt nicht eben sehr geeignet waren.

Digitized by Google

Chinesische[1]........	639 Schiffe	mit	212 053 *t*	Gsg.	worunter	
	509 Segler	„	63 135 „	„		
Deutsche	35 Schiffe	„	14 630 „	„	worunter	
	1 Segler	„	248 „	„		
Amerikanische.......	18 Schiffe	„	3 655 „	„		
	lauter Segler;					
Russische	4 Dampfer	mit	9 405 „	„		
Japanische..........	1 „	„	855 „	„		

1890.

Eingelaufen: 785 Schiffe mit 599 433 *t* Gsg.
Ausgelaufen: 1 109 „ „ 627 537 „ „

Ausgelaufen:

Englische Schiffe...........	420		mit	375 476 *t*	Gsg.,
worunter	5	Segler	„	2 165 „	„
Chinesische[2]) Schiffe........	641		„	225 951 „	„
worunter	494	Segler	„	65 197 „	„
Amerikanische	11	„	„	2 110 „	„
Österreichisch-ungarische	8	Dampfer	„	1 992 „	„
Deutsche	24	Schiffe	„	10 185 „	„
worunter	1	Segler	„	248 „	„
Russische................	5	Dampfer	„	11 833 „	„

1891.

Eingelaufen: 770 Schiffe mit 624 335 *t* Gsg.
Ausgelaufen: 1 052 „ „ 651 335 „ „

Ausgelaufen:

Britische Schiffe.............	431		mit	392 532 *t*	Gsg.
worunter	4	Segler	„	1 662 „	„
Chinesische[3]) Schiffe.........	579		„	214 490 „	„
worunter	438	„	„	60 183 „	„
Deutsche	3	Dampfer	„	3 276 „	„
Russische..................	5	„	„	11 316 „	„
Amerikanische	6	Segler	„	1 246 „	„
Österreichisch-ungarische......	28	Dampfer	„	28 476 „	„

---

[1]) Die Zahl der eingelaufenen Schiffe der einheimischen Flagge betrug 264 mit 177 818 *t*.

Daher die große Differenz in den obigen Hauptziffern über die ein- und ausgelaufenen Schiffe, bei ziemlich geringem Unterschiede in der Gesammttonnenzahl. Dschunken, die für Zwecko der Ausfuhren verwendet werden, müssen beim Auslaufen der Registrirung seitens des kaiserlichen Zollamtes unterzogen werden, dies braucht aber beim Einlaufen, falls sie da nicht schon für Zwecke des fremden Handels thätig waren, nicht geschehen zu sein. Daher der Unterschied von 264 eingelaufenen und 639 ausgelaufenen chinesischen Schiffen, worunter 134 gegen 509 Segler.

[2]) Eingelaufen: 317 Schiffe mit 197 444 *t* Gsg.
worunter 169 Segler „ 36 107 „ „

[3]) Eingelaufen 297 Schiffe mit 187 984 *t* Gsg.
worunter 156 Segler „ 33 956 „

Über die Verhältnisse, welche einzelne der am Yang-tse-kiang thätigen Schiffahrtsgesellschaften zu besserer Concurrenz befähigen, bemerkt Consul Gardener, dass die chinesischen Gesellschaften ausschließlich den Transport der Tributreissendungen von den chinesischen Behörden zugewiesen bekommen, und zwar zu weit höheren Frachtsätzen als sie auf dem offenen Markte bewilligt werden würden. Die russischen Schiffe gehören meist der freiwilligen Flotte an und genießen Staatshilfe insofern, als sie den Transport der nach Wladiwostok zu überführenden Deportirten und den Rücktransport der Begnadigten oder jener besorgen, die ihre Strafzeit in Ost-Sibirien und auf Saghalien beendigt haben.

England aber nimmt auch hier, wie die obigen Zahlen beweisen, den obersten Rang unter allen Seefahrenden ein, und verdankt dies nicht Monopolen und Subsidien, welche seinen Schiffen bewilligt werden, sondern der meerebeherrschenden Stellung, welche Großbritannien durch seine weitaussehende Politik der Freiheit für Handel und Verkehr errungen hat.[1])

Ob das Beispiel Englands, ob die Berührung, in welche der Handel die Chinesen mit englischem Wesen bringt, im Laufe der Jahrhunderte die starren Anschauungen zu beeinflussen vermögen werden, denen die Chinesen heute noch immer huldigen? Man möchte beinahe daran verzweifeln, wenn man Äußerungen vernimmt, welche aus den gebildetsten Kreisen des chinesischen Volkes herrühren und immer wieder auf der Überzeugung fußen, dass der Handel ein Übel sei, sofern er sich nicht als Monopol gestalten lasse; Äußerungen, welche beweisen, dass auch in Verkehrsfragen der Wunsch nach Zurückdrängung der Fremden alle anderen Erwägungen beherrscht, und dass ein Bedürfnis für Entwicklung des Verkehrs eigentlich gar nicht gefühlt wird.

Von solchen Anschauungen geben die Elaborate Zeugnis, welche als Concurrenz-Antworten auf die nicht allzu selten von hochstehenden Functionären ausgeschriebenen Preisfragen eingesendet und zu großem Theil veröffentlicht wurden. So hat der *Tao-tai* von Chefoo, ein als sehr gebildet bekannter Mann, im Jahre 1888 die Frage zur Discussion gestellt: Wie die dem Telegraphenwesen und Dampfschiffsverkehr innewohnenden Übel auszumerzen wären. Die preisgekrönten Beantwortungen dieser Frage, welche sich sehr wenig mit dem Telegraphenwesen, viel mehr aber mit der Dampfschiffahrt befassten, beklagten die durch die Verträge für die Fremden geschaffenen Handelserleichterungen, die Niedrigkeit der dem fremden Handel auferlegten Zolltarife, die Privilegien der fremden Beamten, die Mitbewerbung der fremden Transportgesellschaften — lauter Umstände, welche den armen Chinesen um das ihm von rechtswegen zukommende Monopolsrecht verkürzten. — Nirgends ein Wort über wünschenswerte weitere Verzweigung und Erleichterung des Verkehrs in das Innere, Abschaffung der lästigen, hindernden so zahlreichen Fesseln und Erschwernisse.

---

[1]) *That Great Britain, without giving subsidies to shipping, that is, without making the whole community contribute to the prosperity of a portion of it, has obtained the same pre-eminence in the nineteenth century, as the water-carrier of the world, that Holland held in the seventeenth century, is an interesting historical fact pregnant in practical consequences. It will be observed, that Great Britain is now much in the same position as Holland was two centuries ago. She adopts in practice, more than any other nation, the abstract principles of the science of political economy; of all nations she follows most closely the idea of free trade, and is, by this action, most impelled to the colonial expansion which inevitably accompanies the preeminence in sea-carriage.* (Consul Gardener, im Bericht über das Jahr 1891.)

Digitized by Google

Einer der Essayisten betritt den Boden praktischer Vorschläge: ein chinesisches Monopol sollte für den Verkehr mit kleinen Dampfbooten auf den weitverzweigten inneren Wasserstraßen Chinas geschaffen werden, um den Fremden mit Erfolg Concurrenz zu bieten. Es charakterisirt nichts besser die chinesischen Verhältnisse — in welchen Provinzinteressen und kaiserliche Interessen (da hier von einem Gesammtstaate kaum die Rede sein kann) stets collidiren — als die Kritik, welche der *Tao-tai* diesem Vorschlage zutheil werden ließ: „Diesem Projecte würde der kaiserliche Zollinspector wohl allsogleich im Keime den Garaus machen!"

Ein Kenner des chinesischen Volkes, seiner Anschauungen und Bedürfnisse, Consul C. T. R. Allen, beleuchtet die Anschauungen der einerseits so emsigen, anderseits doch jeder Entwicklung so abholden Chinesen durch das Bild, welches er von dem Flussverkehr entwirft, welchen Hankow haben könnte im Vergleich mit jenem, welchen es hat und welchen es haben würde, wenn es einfach nach chinesischen Wünschen gienge. Mr. Allen schreibt:

„*I would ask any one who reads this report* (Consularrapport über den District von Hankow für das Jahr 1888) *to picture himself for a moment the position of Hankow. It is some 600 miles from the sea, on a river, which for some seven or eight months of the year will float the largest and deepest vessels of the world. It is at the junction of the Han with the Yang Tse, so that the populous town of Hankow has facing it on the opposite side of the Han, which is not bridged, though it well might be, the departmental city of Hanyang, and across the Yang Tse the provincial capital of Woo Chang. — These three cities lies as do New York, Brooklyn and Jersey city, and contain altogether a population, which is, in the lowest estimate, 500 000, for many say that it is twice as much. All round are fertile plains studded with villages and farms, and the west of Hankow stretches a network of navigable lakes and creeks. One would say, that in such a country as this, must be countless steamers running, steam ferry boats playing across the Han and Yang Tse, market boats to the towns and villages in the vicinity, steamers to the large cities on the Han, steamers to the Tung Sing Lake and Chang Sha, the capital of Hunan, beyond special steamers to bring the 12 000 candidates and their followers to the provincial examinations, little steamers on the lakes and creeks, fast steamers for passengers up and down the river, sea-going steamers to ports on the coast, and tugs to tow junks and rafts. There is nothing of the sort; nothing but the daily steamer from Shanghai, and the weekly one from Ichang. Nor is there any desire on the part of the Chinese for anything different, unless it is to substitute Chinese Steamers for those under English flag, and if this could only be done, they would be content to see the daily Shanghai steamer reduced to a weekly one, and the weekly Ichang steamer to a monthly one. — I am sure, that one of the first steps towards developing the resources of Hankow and the country dependent on it, is to give a free scope to steamer traffic.*"

Diese wenigen Worte charakterisiren auf das trefflichste die Schwerfälligkeit der Chinesen selbst rücksichtlich des Verkehrs zu Wasser, welche Art des Verkehrs seit grauer Vorzeit die hauptsächlichste, beinahe einzige Verkehrsform in einem großen Theil des unermesslichen Reiches darstellt. Schon daraus ist der Schluss erlaubt, dass die anderen, modernen Verkehrsformen, namentlich aber die Eisenbahnen, vorerst in China auf keine Förderung, auf keine Entwicklung zu rechnen haben. Vielleicht an keiner Stelle des dem fremden

Handel eröffneten Theiles von China mehr, als eben in Hankow, fühlt man sich dazu gedrängt, der Phantasie freien Spielraum für das Bild zu gönnen, welches eben diese Stadt bieten müsste, wenn China einmal von einem Netz von Eisenstraßen überdeckt wäre, welches Netz gerade hier seinen natürlichen Knotenpunkt finden müsste. Aber mit der Verwirklichung solcher Phantasien hat es, wenigstens gewiss für die jetzt lebende Generation, seine guten Wege. Hören wir, was der Commandant der Zaınyı uns als das Resumé der Informationen mittheilt, die ihm in der „chinesischen Eisenbahnfrage" zugekommen sind:

„Von allen in der jüngsten Zeit verhandelten Angelegenheiten des chinesischen Reiches ist wohl keine derart geeignet, das starrköpfige Festhalten der Chinesen an den althergebrachten Gewohnheiten, sowie den ausgesprochenen Widerwillen gegen alle modernen Institutionen nnd Fortschritte zu manifestiren, wie die chinesische Eisenbahnfrage.

Es ist über jeden Zweifel erhaben, dass über kurz oder lang an den Bau von Eisenbahnen im chinesischen Reiche wird geschritten werdon müssen, doch scheint gegenwärtig dieser Zeitpunkt noch in ganz unabsehbare Ferne gerückt zu sein.

Alle erdenklichen Zweifel und Befürchtungen werden gegen die Inbaulegung von Eisenbahnen vorgebracht. In erster Linie stehen die Befürchtungen, denen man allerdings vom chinesischen Standpunkte aus eine gewisse Berechtigung nicht absprechen kann, welche sich dahin richten, es würden die Eisenbahnen Massen von Fremden in das Innere des Landes bringen, welche dadurch in die Lage kämen, auch in den entlegensten Theilen des Reiches das Christenthum zu verbreiten, das Volk aus seinem politischen Stumpfsinn aufzurütteln, wodurch Revolutionen nnd überhaupt umwälzende Bewegungen hervorgerufen werden müssten, welche bei der Schwerfälligkeit des chinesischen Kolosses der Centralregierung in Peking die ernstlichsten Verlegenheiten bereiten müssten.

Anderseits befürchten wieder die Vicekönige der von dem Sitz der Centralregiernng weit entfernten inneren Provinzen, welche durch die Mangelhaftigkeit der gegenwärtigen Verkehrsverhältnisse gewissermaßen völlig isolirt sind, so dass die Vicekönige mit geradezu unumschränkter Willkür zu regieren vermögen, es würde durch die Anlage von Eisenbahnen ihr Amtsbereich gewissermaßen dem Reichscentrum näher gerückt, wodurch ein großer Theil ihrer Allherrlichkeit verloren gehen müsste. So oft demnach das Votum eines Vicekönigs in der Eisenbahnfrage abverlangt wird, spricht sich dasselbe gewiss gegen die bezüglichen Projecte aus.

Doch muss einmal diese ablehnende Haltung ihr Ende finden und es ist beinahe mit Bestimmtheit, wenn nicht der Zeitpunkt, so doch die Sachlage voraus zu bestimmen, durch welche China zum Bau von Eisenbahnen gezwungen werden wird. Man vergegenwärtige sich z. B. nur die Thatsache, dass in etwa zehn Jahren die transsibirischen Eisenbahnen vollendet sein werden, durch welche Russland in der Lage sein wird, jeder Forderung an China durch schlenniges Zusammenziehen großer Truppenmassen an jeder beliebigen Stelle der nördlichen Grenze dieses Reiches Nachdruck zu verleihen; diese Thatsache wird vielleicht die Chinesen in mehr oder minder unangenehmor Weise aus ihrer Lethargie aufrütteln. Sio werden vielleicht, wie schon so oft, erst durch ernsten Schaden klug werden.

Digitized by Google

Ein Unglück in dieser, sowie in so vielen anderen Sachen ist für China das noch sehr jugendliche Alter des Monarchen.[1]) An der Spitze einer bereits ziemlich mächtigen Fortschrittspartei steht zwar die Kaiserin-Witwe (Adoptivmutter des Kaisers, gewesene Regentin und Mitregentin), sowie der Vicekönig Li-Hung-Chang; aber diese Partei ist der Gegenpartei, welche vom Vater des jugendlichen Kaisers, dem (seit Erstattung dieses Berichtes verstorbenen) Prinzen Ch'nn geleitet wird, noch nicht an Macht gewachsen. So oft es nun der Fortschrittspartei gelingt, vom Kaiser irgend ein den Bau von Eisenbahnen förderndos Zugeständnis zn erhalten, weiß die Gegenpartei stets die entsprechenden Gegenmaßregeln znr Vertagung derselben auf nnbestimmte Zeit zn erreichen oder auch das Project gänzlich zn hintertreiben. So kommt es, dass das chinesische Reich bis znm heutigen Tage außer einer Kohlenbahn auf der Insel Formosa nnr eine einzige kurze Eisenbahn besitzt, die sogenannte Kaiping-Bahn, welche von Kaiping über Tientsin bis Tnngtschan — nur wenige Meilen von Peking entfernt — führt. Auf dieser Bahn ereignete sich im Frühjahr 1890 ein Unfall, welcher mehreren Personen das Leben kostete, und dieses Ereignis gab der Partei, welche gegen die Anlage von Schienenwegen arbeitet, neno kräftige Waffen in die Hand.

Die Fortschrittspartei ist aber gleichwohl thätig, und es sprechen Anzeichen dafür, dass es im Laufe der nächsten Jahre mit der Anlage einiger anderer, wenn auch nur kurzer und localer Strecken Ernst werden soll. Die Industriestaaten Enropas sind bestrobt, durch Entsendung von Sachverständigen die chinesische Eisenbahnfrage an Ort nnd Stelle studiren zu lassen, nm die einzelnen Linien nach Erhalt der Concession entweder selbst zu banen nnd zu betreiben oder doch die Lieferungen von Bau- und Betriebsmaterialien an sich zn bringen.

So z. B. bereisten im Jahre 1886 drei Delegirte des in Berlin gebildeten „Finanz- und Industrie-Consortiums für Eisenbahnbanten in China“ einige Provinzon des chinesischen Reiches. Das genannte Consortium steht unter der Patronanz der Disconto-Gesellschaft und der Deutschen Bank zu Berlin. Unter den erwähnten drei Delegirten befand sich anch Herr A. H. Exner, der die auf seiner Reise gesammelten Erfahrungen, Daten und Eindrücke in dem inhaltsreichen und sehr lesenswerten Werke: „China, Skizzen von Land und Leuten“ veröffentlichte. Herr Exner ist auf seiner chinesischen Reise zu Ansichten und Hoffnungen gelangt, von welchen der Commandant

---

[1]) In der seit dem Jahre 1644 in China herrschenden Mandsehu- oder Tsing-Dynastie ist die absolute Kaiserwürde in der Art erblich, dass der Kaiser seinen Thronfolger unter den Söhnen seiner drei ersten Gemahlinnen wählt.

Kaiser Mien-ning, Hszüan-Tsung oder Tar-kuang, 1821—1850, bestimmte seinen vierten Sohn, I-chu, Wen-tsung oder Hszjen-fung zum Nachfolger, welcher 1850—1861 regierte, und welchem sein Sohn Tsai-chun, Mu-tsung-i oder Tung-chi folgte, 1861 bis 12. Jänner 1875.

Nach dem Tode dieses kinderlosen Kaisers folgte dessen Adoptivsohn, sein Vetter Tsai-t'-jen, als Kaiser seit 12. Jänner 1875 Kuang-Szü (Fortsetzung des Glanzes) genannt. Dieser Monarch ist am 2. August 1872 geboren, Sohn des (am 1. Jänner 1891 verstorbenen) Priuzen Ch'un, siebenten Sohnes des oben erwähnten Kaisers Tar-kuang: stand unter Vormundschaft seiner Tante uud Adoptivmutter Tsu-Hzi, welche seit 4. März 1889 Kaiserin-Exregentin ist. (Vergl.: *„Gotha'sches Genealogisches Taschenbuch 1893“.)*

des Zrinyi bemerkt, dass sie sich bishin — 1891 — nicht erfüllt haben[1]), und die Meinung ausspricht, dass sie sich auch sobald nicht verwirklichen dürften.

Thatsächlich darf man bei der Bildung der Ansicht über die Zukunft der Eisenbahnen in China die bisherige Geschichte des Eisenbahnwesens in China nicht allzuleicht in die Wagschale fallen lassen, eine Geschichte, von der Fregattenkapitän Khittel mit Recht bemerkt, dass sie in der alten und in der neuen Welt kein Analogon aufzuweisen habe.

Im Jahre 1874 erhielt die Firma Jardine, Matheson & Co. zu Shanghai die Erlaubnis, eine Fahrstraße zwischen Woosung und Shanghai zu erbauen. Als aber diese Fahrstraße fertiggestellt war, sahen die Chinesen mit Erstaunen, dass auf derselben Eisenbahnzüge verkehrten. Obwohl hiezu keinerlei Erlaubnis von Peking aus ertheilt worden war, benahm sich die Regierung in dieser Sache vorerst passiv, aber löste der vorgenannten Firma bald die Fahrstraße um einen hohen Kaufschilling ab. Kaum in den rechtlichen Besitz der Bahn gelangt, befahl die Regierung ihre Zerstörung; das Material wanderte nach Formosa, woselbst von Keelong aus eine Kohlenbahn errichtet wurde, die auch heute noch im Betrieb steht.

Seit diesem sonderbaren, in der Geschichte des Eisenbahnwesens einzig dastehenden Fall musste über ein Jahrzehnt vergehen, bis es den Bemühungen Li Hung Changs gelang, die definitive Bewilligung zum Bau einer Eisenbahn zu erlangen, welche von Kaiping über Tientsin bis an den Peiho-Hafen Pekings, Tung-tschau, führen sollte. Die Bahn war ursprünglich nur für den Transport von Waren concedirt worden, doch erhielt der genannte chinesische Staatsmann bald auch die Bewilligung, Personentransport einführen zu lassen. Im Jahre 1888 wurde die Strecke Kaiping-Tientsin, 86 englische Meilen lang, dem Betrieb übergeben. Seit dieser Zeit in den anderen Theilstrecken vollendet, erfreut sich diese Bahn bei dem chinesischen Publicum großer Beliebtheit, was durch ihre vorzüglichen Jahresbilanzen ausreichend erwiesen erscheint.

Außer dieser Bahn besitzt das unermessliche chinesische Reich nur noch eine Miniaturbahn, ein wahres Kinderspielzeug, welche in den den kaiserlichen Palast von Peking umgebenden weitläufigen Gärten ihre Thätigkeit, welche aber nur auf Unterhaltung gerichtet ist, entfaltet.

Von großen, dem Massenverkehr dienenden Eisenbahnen wird man wohl in China noch lange nichts hören; eine kleine Bahn von localer Natur, nämlich von Canton nach Kowloon, gegenüber von Hongkong, scheint der Concessionirung und Ausführung nahe zu sein.

Über die natürlichen Verhältnisse des Landes, welches in einer wohl noch fernen Zukunft von chinesischen Eisenbahnen durchzogen werden soll, macht der Commandant des Zrinyi die folgenden Bemerkungen: Im größten Theil des Reiches sind die Terrainverhältnisse im allgemeinen für die Anlage von Eisenbahnen günstige zu nennen. Das Terrain ist vornehmlich eben, in den östlichen Provinzen, welche hier hauptsächlich in Betracht zu ziehen sind,

[1]) Siehe das VII. Capitel des oben genannten, von uns mehrfach citirten Werkes. Auch Exner huldigt der Auffassung, dass militärische Nothwendigkeiten in erster Linie den zwingenden Grund zur Anlage von Eisenbahnen in China bilden werden. Die herrschenden Strömungen und Gegenströmungen in den leitenden Kreisen fasst Exner optimistischer auf als Fregattenkapitän Khittel, indem er zum Schlusse kommt, es sei der Bau von Eisenbahnen in China „beschlossene Sache".

gibt es keine hohen und steilen Gebirgszüge, welche am wesentlichsten den Eisenbahnbau erschweren. Hingegen fällt ein anderer Umstand sehr ernstlich rücksichtlich der Schwierigkeit und der Kosten der Bahnanlagen ins Gewicht. Es ist dies die großartige Überflutung weitläufiger Landstrecken, welche alljährlich im Gebiete des Hoangho sowohl als in jenem des Yang-tse-kiang stattfindet. Gegen diese Überflutungen haben bisher auch die großartigsten Flussregulirungsarbeiten keine ausreichende Abhilfe zu schaffen vermocht. Während der Sommermonate stehen die Niederungen meilenweit unter Wasser. Es müssten kolossale Viaducte in Eisenconstruction die Bahn über diese Gegenden führen; Erddämme mit noch so viel Durchlässen dürften sich bei der Gewalt der hier ins Spiel kommenden Wassermassen als unzulänglich erweisen. Die große Differenz in den Wasserständen der Ströme würde außerdem es als nothwendig erscheinen lassen, dieselben durch außerordentlich hohe und also dementsprechend lange Brücken zu überspannen, um so der sehr entwickelten Stromschiffahrt den Weg stets unbehindert zu belassen.

Unter den projectirten großen, auf Massenverkehr berechneten Bahnen gebürt der erste Platz der Bahn von Peking nach Hankow mit der südlichen Fortsetzung von Hankow nach Canton. Die Trace dieser Bahn fiele nahezu in die Meridianrichtung und stünde senkrecht auf die Laufrichtung des Hoangho, des Yang-tse-kiang und des Si-kiang, würde also die wertvollste Ergänzung dieser großen Wasserwege bilden. Eine zweite, ebenfalls ansehnliche Linie ist, von Peking ausgehend, nach Ching-kiang projectirt; hier soll der Yang-tse-kiang übersetzt und von der Bahn eine Flügelbahn nach Nanking entsendet werden, während der Hauptstrang sein Ende in Shanghai finden würde. Auf dem linken Ufer des Yang-tse-kiang denkt man sich — für noch spätere Zeiten vorbehalten — eine Bahn von Chin-kiang bis Chung-king, doch ist es wahrscheinlich, dass von dieser Bahn zu allererst die Theilstrecke verwirklicht werden dürfte, welche Chung-king mit Ichang verbinden würde, an welch letzterem Orte bekanntlich bisher die Flussdampfschiffahrt ihre Grenze gefunden hat, während die Handelsbeziehungen stromaufwärts weiter bis Chungking reichen. Die erwähnte Theilstrecke der linken Stromuferbahn würde also die Fortsetzung des bis Ichang durch Dampfer vermittelten Verkehrs auf sich zu nehmen haben, und hiefür ist gewiss das Bedürfnis ein näher liegendes, als für die Verbindung der anderen Yang-tse-Häfen untereinander.

Eine Anschlussbahn an die transsibirische Bahn würde ihren Ausgangspunkt von Peking zu nehmen haben und die Landesgrenze bei den Städten Kiachta-Maimatschin überschreiten. —

Fregattenkapitän Khittel schließt seine hier im wesentlichen wiedergegebenen Ansichten über die chinesische Eisenbahnfrage mit einer Bemerkung, die wir für zu richtig halten, um sie nicht wörtlich wiedergeben zu wollen:

„Das Material für die in China zu erbauenden Eisenbahnen dürfte aber — entgegen den Hoffnungen mancher europäischen industriellen Speculanten — durchaus im eigenen Lande erzeugt werden. China besitzt genügende Eisen- und Kohlengruben, und ein Land, in welchem die Fabrication von Geschützen, Handwaffen und Schiffsmaschinen auf so hoher Stufe steht, wie dies in den kaiserlichen Arsenalen zu Tientsin, Nanking, Kiangssan bei Shanghai beobachtet werden kann, hat es wahrhaftig nicht nothwendig, Eisenbahnschienen, Constructionstheile oder rollendes Eisenbahnmaterial aus Europa zu importiren." —

Digitized by Google

Der Aufenthalt S. M. Schiffes Zrinyi vor Hankow dauerte vier Tage. Gleich nach der Ankunft des Schiffes stattete der englische, auch die Agenden des k. u. k. Consulats versehende Consul, Herr Christoph Gardener, dem Schiffscommandanten einen Besuch ab. Ebenso kam der Chef der dortigen kaiserlichen Zollbehörde, Mr. Lay, zum Besuch des Commandanten an Bord. Diese Besuche wurden noch an demselben Tage erwidert. Der Consul wurde beim Verlassen des Schiffes mit einem Kanonensalute von neun Schüssen begrüßt.

Fregattenkapitän Khittel bemerkt in seinem über den Aufenthalt in Hankow erstatteten Bericht, dass das Entgegenkommen der fremden Colonie dieses Ortes, ihm und dem Schiffsstabe gegenüber, als ein ganz besonders herzlich zuvorkommendes bezeichnet zu werden verdient; leider aber war die Stadt zur Zeit gerade ziemlich stark überschwemmt, so dass sich Communicationsschwierigkeiten ergaben, welche die Abstattung der wünschenswerten zahlreichen Besuche einigermaßen behinderten.

Besonders erfreut war man über das Erscheinen eines k. u. k. Kriegsschiffes in Hankow auf der hier etablirten Franciscaner-Mission, mit derem würdigen Vorstande, Pater Angelo, der Schiffscommandant Besuche wechselte. Bei dieser Gelegenheit ersuchte Fregattenkapitän Khittel den genannten Missionsvorstand, gelegentlich der eben bevorstehenden Feier des Geburtsfestes S. M. des Kaisers und Königs an Bord der Zrinyi die heilige Messe lesen zu wollen.

Dieser nationale, so weit von der Heimat besonders weihevolle Festtag wurde an Bord der Zrinyi im wesentlichen nach den bestehenden Vorschriften gefeiert. Am Vortage, dem 17. August, wurde bei Sonnenuntergang unter Hissen der kleinen Flaggengala ein Kanonensalut von 21 Schüssen abgegeben, welcher Salut am 18. um 8 Uhr morgens bei gleichzeitigem Hissen der großen Flaggengala wiederholt wurde. Die große Flaggengala blieb während der ganzen Dauer des Festtages gehisst. Um $10^1/_2$ Uhr vormittags begann an Bord das Hochamt mit *Te Deum*, zu welchem Zwecke auf dem Achterdeck ein prachtvoll mit wertvollen Teppichen geschmückter Altar errichtet worden war. Beim *Te Deum* wurde abermals der Salut von 21 Schüssen abgegeben. Der kirchlichen Feier wohnten der k. u. k. Consul Haas, der großbritannische Consul, die Consuln der Vereinigten Staaten Nordamerikas und Japans, sowie der Chef der kaiserlichen Zollbehörde über an sie ergangene Einladung bei. Der Stab des Schiffes in Gala, die Mannschaft in der Paradeaufstellung, wohnten in der üblichen Weise der heiligen Handlung auf Deck bei. Der Schiffscommandant bemerkt in seinem Berichte, dass der eigenthümliche Eindruck unverkennbar war, den die Mannschaft durch die Thatsache empfieng, dass sie die heilige Messe ganz in der von Kindheit an gewohnten Form und Art, aber durch Priester in chinesischer Gewandung und mit langen Zöpfen celebriren sahen; dazu die chinesischen Alumnen, welche das *Te Deum* sangen. — Das Gebet für das Wohl unseres kaiserlichen Herrn las Pater Angelo in lateinischer Sprache.

Viele Mitglieder der fremden Colonie hatten ihr Erscheinen zu der Kaisermesse an Bord zugesagt; doch wurden manche von ihnen durch einen plötzlichen wolkenbruchartigen Regen, wegen dessen auch der Beginn der Messe um eine Stunde verschoben werden musste, daran verhindert, an Bord zu erscheinen.

Während des festlichen Diners, das bei dem Schiffscommandanten stattfand, sprach derselbe den Toast auf den Allerhöchsten Kriegsherrn und gab

der Freude Ausdruck, welche ihn, seinen Stab und die Schiffsbemannung beseelte, an Bord des ersten S. M. Schiffe zu sein, welches die erhabene Feier im Herzen des chinesischen Reiches zu begehen Gelegenheit hatte. Bei dem Toaste, sowie um Sonnenuntergang, bei gleichzeitigem Einholen der Flaggengala, wurden abermals Salute von 21 Schüssen gelöst.

Sammlungen, welche der Schiffsstab unter seinen Mitgliedern veranstaltet hatte, ermöglichten es auch, der Mannschaft des Schiffes ein Festessen mit darauf folgenden *Tombola* u. s. w. zu veranstalten.

An dem dem Allerhöchsten Geburtsfeste folgenden Tage wechselte der Schiffscommandant die ceremoniösen Besuche mit dem *Tao-tai* Kiang-Liu-Jui, einem ehrwürdigen alten Herrn, der als großer Freund und Beschützer der in seinem Districte lebenden Europäer gilt. Es wurde bei diesen Besuchen im wesentlichen dasselbe Ceremoniell beobachtet, wie seinerzeit gegenüber dem *Tao-tai* von Shanghai.

Fregattenkapitän Khittel hätte gerne den Besuch beim *Tao-tai* schon früher, noch vor der Feier des Allerhöchsten Geburtsfestes, abgestattet; aber die immer sehr umständlichen Vorverhandlungen über den Besuch waren diesmal noch durch den Umstand erschwert, dass der englische, hier zugleich österreichisch-ungarische Consul, der früher erwähnte Mr. Gardener, sich seit einiger Zeit gerade über gewisse Etiquettefragen mit dem *Tao-tai* in einer Art von Controverse befand; es wäre nicht angegangen, vor endgiltiger Schlichtung dieser Angelegenheit den Consul zur Vermittlung der beabsichtigten Besuche zu veranlassen, da hiebei die Sache des einen oder des andern der in Meinungsverschiedenheit begriffenen Theile ein Präjudiz hätte erfahren können. Fregattenkapitän Khittel musste den Ausweg wählen, den k. u. k. Consul Haas, Vorstand des k. u. k. Generalconsulats in Shanghai, welcher sich, wie unsere Leser wissen, an Bord der Zrinyi befand, um die Vermittlung des Besuches anzugehen, was auch unter Inanspruchnahme der guten Dienste des Chefs der kaiserlichen Zollbehörde geschah und sich in glattester Weise abwickelte.

Beim Besuch des *Tao-tai* an Bord der Corvette fiel es auf, dass während der *Tao-tai* von Shanghai nur mit seiner persönlichen Suite an Bord gekommen war, hier der *Tao-tai* mit einer Dschunke voll Soldaten an Bord der Zrinyi kam und auch die meisten derselben mit ihm das Deck betraten.

Während des Aufenthalts in Hankow ließ Fregattenkapitän Khittel täglich um 0 Uhr 0 Minuten mittlerer Hankow-Zeit ein Kanonensignal abgeben, da er von der fremden Colonie, die über keine Mittel astronomischer Zeitregulirung verfügt, hierum ersucht worden war.

Am 19. August abends war S. M. Schiff Zrinyi nach Anbordnahme des von Shanghai dahin beorderten Kohlen-Ergänzungsvorrathes und Einschiffung einiger frischen Lebensmittel zum Antritt der Thalfahrt bereit.

---

16. Von Hankow nach Kiukiang.

Hankow wurde am 20. August verlassen und somit die Thalfahrt im Yang-tse-kiang angetreten. Das Ankerlichten gestaltete sich schwierig; der schlammige Grund und der unausgesetzt reißende Strom hatten zusammengewirkt, um den Anker so tief zu vergraben, dass man bei dreistündiger Arbeit am Gangspill mit dem Einwinden der Kette nicht zustande kam. Nur durch das Festlegen der Kette und Angehenlassen der Maschine mit ganzer Kraft konnte der Anker endlich aus dem Grunde gerissen werden.

Durch den Huquang-Canal steuernd, gelangte man um die Mittagsstunde vor Wangchow und um 3 Uhr 45 Min. vor Kichau Village.

Bei diesem letzteren Orte wurde der Zrinyi ein feierlicher Empfang zutheil. Man sah die Wälle des Ortes mit unzähligen Flaggen bedeckt, Truppenabtheilungen standen, in Linie aufgestellt, unter Waffen und gaben Salven ab; Kanonenschüsse ertönten vom Lande her, und ebenso von den durch Schilf dem Auge entrückten Kriegsdschunken.

Man war an Bord der Zrinyi geneigt, all diesen festlichen Pomp einem der nicht allzuseltenen großen chinesischen Feste zuzuschreiben; doch als man ein vom Lande abstoßendes Boot bemerkte, in welchem der führende Officier zwei der bekannten großen rothen chinesischen Visitkarten in der Hand schwenkte und sich ersichtlicherweise alle Mühe gab, die vorüberdampfende Corvette zu erreichen, ließ Fregattenkapitän Khittel wenden und steuerte dem Boote entgegen. Die Visitkarten wurden übernommen und erwiesen sich als vom chinesischen Admiral Hsung-Fu-Kuang und vom Districtsvorstande von Kichow, namens Poh-Teh, zur Begrüßung des k. u. k. Schiffscommandanten an Bord gesendet. Der genannte Admiral war mit einer Abtheilung Kriegsdschunken hier in Station. Der volle Titel dieses Admirals, wie er aus der Visitkarte zu entnehmen war, lautete: „Commandant des östlichen linken Uferbezirkes der Provinz Hupeh über die Lager und Geschwader, Mandarin zweiten Ranges."

Es galt nun, die höfliche Aufmerksamkeit zu erwidern; Fregattenkapitän Khittel steuerte stromaufwärts zurück bis unter die Wälle der Stadt und ließ einen Kanonensalut von 15 Schuss abgeben; sowohl der Schiffscommandant als der k. u. k. Consul Haas sandten den beiden chinesischen Würdenträgern ihre, ebenfalls nach chinesicher Art gefertigten und in chinesischer Sprache abgefassten Visitkarten, mit dem mündlichen Ausdruck des Dankes für die dargebrachten Ehrenbezeugungen.

Digitized by Google

Diese ganz außer den gewöhnlichen Rahmen der internationalen Courtoisie fallenden Aufmerksamkeiten mögen von dem *Tao-Tai* von Hankow inspirirt worden sein, welcher seiner Sympathie für die österreichisch-ungarische Monarchie in allem immer den lebhaftesten Ausdruck gegeben hatte, und wahrscheinlicherweise die bevorstehende Vorbeifahrt der Zrinyi bei Kichow den dortigen Befehlshabern auf telegraphischem Wege im voraus bekannt gegeben hatte.

Nach abgegebenem Salut wurde das Schiff neuerdings gewendet und die Thalfahrt fortgesetzt. Im Laufe des Nachmittags wurden die Passagen der *Havoc Rocks* und der *Split Hills* glücklich bewerkstelligt; um 5 Uhr 40 Min. war man bei Wusueh und um 6 Uhr 45 Min. bei *Tree Point*. Um 8 Uhr 12 Minuten erreichte man Kiukiang, wo in 16 Faden Wasser mit dem Steuerbordanker geankert wurde.

Die 140 Seemeilen lange Strecke zwischen Hankow und Kiukiang war somit in 12 Stunden zurückgelegt worden, was einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 11·6 Meilen und einer Stromgeschwindigkeit von 4·0 bis 4·5 Meilen in der Stunde entsprach.

Digitized by Google

17. Kiukiang.

Kiukiang liegt auf dem rechten Ufer des Yang-tse-kiang in der Provinz Kiang-si, 12 Seemeilen stromaufwärts von der Mündung des Ausläufers, welcher den großen Poyang-See mit dem Strom in Verbindung bringt. Kiukiang hat den Rang einer autonomen Präfectorialstadt in der vorbenannten Provinz.

Die Umgebung der Stadt ist eine sehr hügelige; Hügel und Thäler sind mit üppigen Culturen und mit viel Baumwuchs bedeckt und das Malerische der hiedurch gebotenen Scenerien wird durch den prächtigen Hintergrund noch gehoben, welchen die 4000—4500′ hohen Berge des südlich von der Stadt hinziehenden *Lieu-Shan*-Gebirges darbietet. Das der Stadt gegenüberliegende linke Ufer des Stromes bietet einen gänzlich verschiedenen Anblick dar: es ist flach, die Ebene dehnt sich aus, so weit das Auge reicht und auch die Culturen sind hier durchaus nicht in solcher Dichtigkeit und Üppigkeit vorhanden wie auf dem rechten Ufer.

Kiukiang wurde zum Vertragshafen auserwählt, weil die Stadt nicht nur im Centrum einer durch reichlichen Theebau ausgezeichneten Gegend, sondern auch am Knotenpunkte eines weitverzweigten Netzes von Wasserwegen gelegen ist. Die sehr weitgehenden Erwartungen, welche sich an die Eröffnung von Kiukiang für den fremden Handel geknüpft hatten, erfüllten sich zwar nicht im vollen Maße, doch ist immerhin die Stadt zu einem recht ansehnlichen Handelsplatze gediehen. Namentlich ist hier die Ausfuhr von Thee bedeutend, und ebenso gelangen hier die berühmten und vorzüglichen Erzeugnisse der Porzellanfabriken von Kiu-tê-shên zum Export.

Kiukiang ist 137 Seemeilen von Hankow und 445 Meilen von Shanghai entfernt; es genießt den wenig beneidenswerten Ruf, von allen Orten, an welchen Fremde sich im Innern von China zu Handelszwecken dauernd niederlassen, das allerheißeste Klima zu besitzen.

Vor den Zeiten der unheilvollen *Taiping*-Rebellion war Kiukiang eine volkreiche, sehr geschäftige und reiche Stadt; die *Taipings* bekamen aber die Stadt im Jahre 1853 in ihre Gewalt, und als die Kaiserlichen nach zwei Jahren die Stadt wieder einnahmen, war sie ein Trümmerhaufen geworden. Eine allmähliche Besserung der Verhältnisse trat erst viel später wieder ein, als durch die Erklärung von Kiukiang zum Vertragshafen reichliche Impulse zu neuer Thätigkeit gegeben worden waren.

Digitized by Google

Gegenwärtig wird, wie Fregattenkapitän Khittel berichtet, die Bevölkerungszahl der Stadt auf 50 000 Seelen geschätzt; die Fremdencolonie, aus Kaufleuten, Consulatspersonal und Beamten der kaiserlichen Zölle bestehend, zählt an 40 Personen. Unter denselben befand sich zur Zeit des Besuches von Kiukiang durch Zrinyi kein Angehöriger der österreichisch-ungarischen Monarchie.

Die Stadt ist unmittelbar an dem Ufer des Stromes erbaut; in einer Länge von etwa 500 Meter läuft die Stadtmauer längst des Uferrandes. Die Stadtmauer, in einer Ausdehnung von mehr als 5 engl. Meilen, umschließt eine Fläche, welche sich wenig über 1 englische Quadratmeile erstreckt; doch befinden sich innerhalb derselben ziemlich viele, relativ recht weitläufige Äcker und Obstgärten. Die eigentliche Stadt Kiukiang kann deshalb noch sehr wesentlich wachsen, ohne dass sie eine Erweiterung ihres steinernen Gürtels vorzunehmen gezwungen wäre. Die Fremdenniederlassung liegt im Westen der chinesischen Stadt und ist von derselben durch eine Mauer geschieden. Das *Settlement* hat einen freundlich angelegten, sehr nett gehaltenen „*Bund*", welcher mit mehreren Reihen von Bäumen bestanden ist und hinter welchem sich die Wohnhäuser der Europäer erheben. Diese Häuser sind in dem in Ostasien üblichen luxuriösen Stil erbaut und mit all dem raffinirten Comfort ausgestattet, dessen der Europäer in den heißen Klimaten nun einmal nicht entrathen kann. Die Kaufmannswelt sowie die Zollbeamten haben ihre separirten, sehr gastlichen Clubhäuser.

Schwestern vom Orden des h. Vincent de Paula unterhalten in Kiukiang ein Waisenhaus und ein Spital. Auch ist hier eine amerikanische Presbyterianer-Mission thätig, welche sich unter anderem damit befasst, Chinesenkinder in der Kunst der Holzschnitzerei durch Lehrer unterrichten zu lassen, welche von Ning-po, dem Hauptorte der chinesischen Schnitzereikunst, eigens nach Kiukiang berufen wurden.

Die hiesige katholische Mission gehört dem Lazaristen-Orden an.

Als den besten Ankerplatz für größere Schiffe vor Kiukiang empfiehlt Fregattenkapitän Khittel den Punkt, welcher unter den folgenden Peilungen gelegen ist:

Pagode: NOzO $^7/_8$ O.
Spitze des *Creek*: SW $^1/_4$ S (magn.),

wodurch das Schiff dwars vor der fremden Niederlassung zu liegen kommt. An dieser Stelle lag Zrinyi ruhig und sicher im Strome, während das Schiff auf einem zuerst eingenommenen anderen Ankerplatze in eine Art von Wirbelstrom zu liegen gekommen war, so dass das Schiff sehr heftige Gierschläge machte und das Reißen der Ketten befürchtet werden musste.

In Kiukiang besitzt nur England ein effectives Consulat; von chinesischen Amtspersonen residiren hier ein *Tao-Tai*, ein *Tchi-fu*, und ein *Tchi-Hien*. Von Militär ist wenig zu bemerken, doch hat Kiukiang am Ostende der Stadt drei Erdwerke, worunter das eine mit fünf, das andere mit zwei Geschützen bewehrt sind, die sämmtlich den Fluss enfiliren.

Ressourcen für die Schiffahrt bietet Kiukiang absolut gar keine; es gibt hier weder Docks noch irgend welche technischen Etablissements oder Werkstätten, keine Kohlen, keine Lebensmitteldepots; die katholische Mission unterhält zwar ein Spital, doch ist dasselbe nur für die Aufnahme von Eingebornen eingerichtet. Bezüglich des Geldwesens gilt auch hier, was schon mehrfach früher erwähnt worden ist: ausschließlich chinesische Banken oder Filialen,

Digitized by Google

bei denen abnorm hohe Provisionen gefordert werden; *Cashs* und Dollars als Currentmünzen.

Die commerzielle Thätigkeit von Kiukiang ist vornehmlich eine Folge seiner Lage, welche diesen Ort zum Stapelplatz der für die Ausfuhr geeigneten Producte der Provinz Kiang-si werden lässt und ebenso die fremden Güter an sich zieht, welche durch den Handel in dieser Provinz zur Vertheilung kommen sollen. Die Provinz Kiang-si ist auf allen Seiten, mit Ausnahme der Nordgrenze, von Hügelreihen umgeben; viele dieser gebirgigen Provinzgrenzen erheben sich zu bedeutender Höhe, alle aber so, dass die Communication mit den Nachbarprovinzen sehr erschwert ist; um diese Erschwerung dem vollen Werte nach zu würdigen, braucht man nur an den außerordentlich vernachlässigten und primitiven Zustand zu denken, welchen in China alle Landcommunicationen aufweisen. Die Provinz ist also gewissermaßen abgeschlossen und auf sich selbst angewiesen. Der Yang-tse-kiang nun bildet die einzige große Straße, welche Kiang-si mit der Außenwelt in Verbindung bringt, und an diesem Strom hat die Provinz zwei Städte, nahe aneinander gelegen, Kiukiang und Hok'ow (Hukau), jede an einer anderen Seite der Verbindung des Poyang-Sees mit dem großen Strome gelegen.

Von diesen beiden Städten ist eigentlich Kiukiang der weniger günstig situirte; seine directen Verbindungen mit dem Poyang-See sind im Winter unpraktikabel, und wenn man Kiukiang in seiner heutigen unbedeutenden Größe, mit der schütteren Bewohnerschaft des nicht eben großen Stadtareals und den wenig ausgebreiteten Vorstädten sieht, so fragt man sich erstaunt, wie diese Stadt zu so hohem Range als Präfectorialstadt gelangt sein könne. Im Sommer werden meistens beide Ufer bei Kiukiang überflutet, aber der Verkehr geht das ganze Jahr hindurch mittels Dschunken durch den Strom in den Poyang-See; das hügelige Terrain zwischen der Stadt und dem See hat zwar bessere Pfade, als man sie in China anzutreffen gewöhnt ist, doch sind auch diese nur von Fußgängern, Lasten- und Sänftenträgern, nirgends aber von Lastthieren oder gar Fuhrwerken, kaum von Schubkarren benützt.

Hok'ow ist gegenwärtig ein kleiner unbedeutender Ort mit sehr geringem Handel; die Stille, die hier das ganze Jahr über herrscht, macht einer um so geräuschvolleren Thätigkeit nur einmal im Jahre Platz, wenn der Admiral des Yang-tse-kiang seine Inspicirung daselbst abhält. Dann ist dieser Ort, auf den die chinesischen Autoritäten großen Wert legen, da sie denselben als strategischen Punkt ersten Ranges ansehen, als einen Platz, der von ihnen bestimmt zu sein scheint, ein Ehrenbreitstein des Yang-tse-kiang zu werden, von Truppen aller Gattungen überfüllt. Es soll die Anlage eines großen Arsenals geplant sein.

Vielleicht war gerade der militärische Wert, den die Chinesen auf Hukau oder Hook'ow legen, die Ursache, warum nicht dieser günstiger gelegene Ort, sondern Kiukiang zum Vertragshafen gemacht worden ist. Man wollte vielleicht die Fremden von hier ferne gehalten wissen. Der hauptsächlichste Vortheil, den Hukau als Vertragshafen vor Kiukiang hätte, ist seine Lage in nächster Nähe von der Wasserstraße, welche den Yang-tse-kiang mit dem Poyang-See in Verbindung hält.

Dieser See ist ein großes Sammelbecken für zahllose, mitunter recht ansehnliche Wasserläufe, welche demselben strahlenförmig aus allen Richtungen zwischen Nordost über Ost und Süd bis West zuströmen; alle diese Wasserläufe mit ihren Zuflüssen und Verbindungen bilden ein Netz von Straßen, auf welchen die Warenzüge nach und von Kiukiang sich über einen Flächenraum

erstrecken, der zwischen dem 25. und 30. Breitegrad und dem 114. und 118. östlichen Längengrad von Greenwich sich ausdehnt. Es würde sich kaum der Mühe verlohnen, auch nur einige der Namen [1]) anzuführen, welche die bedeutenderen der Zuflüsse des Poyang-Sees führen; sicherlich aber sind alle diese Wasserstraßen das ganze Jahr über für die flachgehenden Fahrzeuge schiffbar, welche von den Eingeborenen benützt werden. Wenn einmal in China die Binnenschiffahrt mit Dampffahrzeugen freigegeben werden sollte, so ist hier, auf dem Poyang-See und seinen Zuflüssen, gewiss ein ergiebiges Feld für Fahrzeuge in der Art des Kuling (siehe Seite 152 und 153) gegeben.

In der That haben sich vor einigen Jahren eingeborene Unternehmer um die Concession beworben, zwei Dampfboote auf dem See, vorläufig nur zu dem Zwecke der Personenbeförderung, laufen zu lassen. Der Superintendent des Handels der südlichen Provinzen war dem Project günstig gesinnt, doch der Gouverneur der Provinz Kiang-si versäumte nicht, sein Veto einzulegen. Es ist nicht genau zu ergründen, welche Bedenken den Gouverneur leiteten; war es die Besorgnis vor einer Neuerung überhaupt mit ihren nicht klar absehbaren Folgen und ihren revolutionirenden Einwirkungen auf die Erwerbsverhältnisse der Schifferbevölkerung auf dem See, oder vielleicht die Schwierigkeiten, welche in China jeder den Warenzug befördernden Einrichtung aus dem Umstande erwachsen, dass nicht weniger als drei fiscalische Zollsysteme nebeneinander — manchmal auch gegeneinander — in Thätigkeit sind: die kaiserlichen oder fremden Zölle, die provinziellen Zwecken dienstbaren einheimischen Zölle, endlich das *Likin*. Sicher ist, dass es zu bedauern ist, dass das vielversprechende Project nicht zur Ausführung kam; die Dampfer auf dem See könnten bis Nan-Chang, einer großen, sehr lebhaften und betriebsamen Handelsstadt, ihre Wirksamkeit ausdehnen.

Die Schaffung eines schnelleren und billigeren Verkehres auf dem Poyang-See und dessen größeren Zuflüssen könnte nicht verfehlen, die Menge der Güter ansehnlich zu erhöhen, welche mit sogenannten Transitpässen über Kiukiang in das Innere der Provinz Kiang-si gelangen; in den Jahren 1889 und 1890 giengen nach den hauptsächlichsten Orten der Provinz in der angegebenen Art Waren in nachfolgend verzeichneten Wertsummen:

---

[1]) Die genaue und richtige Wiedergabe geographischer Namen ist in China mit ganz besonderen Schwierigkeiten verbunden, welche nicht allein auf der mit europäischen Schriftzeichen so schwer ausdrückbaren chinesischen Sprache und namentlich ihrer so überaus feinen Vocalisation beruhen. Bezüglich der Namen der Flüsse herrscht überdies allgemein die größte Ungenauigkeit, schon deshalb, weil die Chinesen selbst mit den Flussnamen sehr willkürlich umspringen. Consul Clement R. Allen, dessen Ausführungen wir oben im wesentlichen folgten, macht diesfällig die folgende interessante Bemerkung:

„The Chinese are curiously inaccurate in the names of their rivers, or else indifferent to them. The name „Kan“ seems to cover all the rivers draining into the Poyang Lake. Neither the Missionaries nor the natives of Kiukiang can give me the names of any others of the Kiang-si streams.

But it is not at Kiukiang only, that this curious inaccuracy exists. It is not certain whether the river near Shanghai is the Kuanpu or the Wusung Chiang. Not one Chinaman in a million knows the Yang-tse by any other name than „the River“, and at Hankow, if one speaks to a native of the „Han“ one is probably not understood, as he knows this river only as „the smaller stream“ in distinction to the Yang-tse.“

Digitized by Google

		1889	1890
Nach Kuang-Hsin	für	25 341 £	25 454 £
„ Jao-Chou	„	25 721 „	16 124 „
„ Nan-K'ang	„	6 930 „	1 842 „
„ Fu-Chou	„	2 121 „	991 „
„ Chieu-Chang	„	20 425 „	14 411 „
„ Jue-Chou	„	6 118 „	8 594 „
„ Yüan-Chou	„	14 903 „	17 806 „
„ Kan-Chou	„	30 597 „	28 874 „
„ Nan-An	„	68 140 „	121 983 „
„ Chi-An	„	12 138 „	12 665 „
„ Nan-Chang	„ . ..	133 239 „	137 245 „
„ Liw-Chiang	„	6 201 „	13 087 „
	Im ganzen ...	351 865 £	399 076 £

Wenden wir uns der Handelsstastistik von Kinkiang zu, so finden wir in den Consularrapporten die folgenden Hauptdaten:

Die Gesammthandelswerte betrugen:

	1880	**1886**	**1887**
Fremde Einfuhren	157 458 £	707 516 £	777 218 £
Heimische „	276 929 „	199 528 „	274 153 „
Ausfuhren	2 537 426 „	1 769 679 „	1 368 388 „
Im ganzen	3 671 813 „	2 676 723 „	2 419 709 „
	1888	**1889**	**1890**
Fremde Einfuhren	845 732 £	905 342 £	1 045 968 £
Heimische „	248 842 „	162 258 „	206 203 „
Ausfuhren	1 485 135 „	1 598 984 „	1 706 332 „
Im ganzen	2 579 709 „	2 666 584 „	2 958 503 „

Für 1891 [1]) ergab sich eine Totalsumme von 3 376 936 £.

Einfuhren.

1. Opium.

Diesem Artikel kommen unter den Einfuhrsgegenständen von Kiukiang die höchsten Wertsummen zu. Sie betrugen:

Im Jahre 1888.....	3 173	Kisten im Werte von	?
„ „ 1889.....	423 066	Pfund „ „ „	429 610 £
„ „ 1890.....	443 466	„ „ „ „	431 351 „
„ „ 1891.....	452 715	„ „ „ „	448 274 „

Malwa-Opium ist der Menge und dem Werte nach die weitaus überwiegende Sorte, die hier zur Einfuhr gelangt. (1891: 479 675 Pfund Malwa.

[1]) Wie sich diese Totalsumme, welche eine Steigerung von 14% gegen das Vorjahr aufweist (trotzdem dass in der Umrechnung pro 1890 das *Haikwan Tael* mit 5 *sh*, 1891 aber nur mit 4 *sh* 10¹/₂ *d* angenommen werden konnte), auf fremden und einheimischen Import und auf Export vertheilt, wird vom Consul Bullock in seinem am 20. Februar 1892 an den Marquis v. Salisbury erstatteten Berichte leider nicht angegeben.
Es wird aber bemerkt, dass alle drei Posten an der Zunahme participiren.

2240 Pfund Patna, 800 Pfund Benares.) Persisches Opinm kommt seit mehreren Jahren nicht mehr nach Kiukiang.

2. Baumwollwaren.

Im	Jahre	1888	für	den	Wert von	?
„	„	1889	„	„	„ „	292 682 £
„	„	1890	„	„	„ „	366 282 „
„	„	1891	„	„	„ „	401 276 „

Auch hier macht die Einfnhr indischer Garne große Fortschritte. Es kommen zur Einfuhr (in den obigen Werten schon inbegriffen):

Im Jahre

1889	englische Garne	614 400	Pfund	im	Werte von	28 561 £
	indische „	1 965 467	„	„	„ „	92 154 „
1890	englische „	498 800	„	„	„ „	21 396 „
	indische „	3 989 067	„	„	„ „	168 394 „
1891	englische „	365 200	„	„	„ „	13 830 „
	indische „	4 729 000	„	„	„ „	178 235 „

Man sieht aus diesen Zahlen, wie die Einfnhr englischer Garne im Verschwinden begriffen ist, während die Einfuhr an Bombay-Garnen in viel rascherer Progression zunimmt, als die der englischen abnimmt. Die Bombay-Garne sind eben nicht nur billiger, sondern sie scheinen sich für die chinesische Hausweberei auch besser zu eignen als die englischen.

3. Wollwaren.

Im	Jahre	1888	für	den	Wert von	?
„	„	1889	„	„	„ „	75 320 £
„	„	1890	„	„	„ „	74 227 „
„	„	1891	„	„	„ „	73 237 „

4. Metallwaren.

Im	Jahre	1888	für	den	Wert von	?
„	„	1889	„	„	„ „	46 796 £
„	„	1890	„	„	„ „	39 449 „
„	„	1891	„	„	„ „	36 715 „

5. Petroleum (amerikanisches).

Im Jahre 1888.....	259 960	Gallonen	im	Werte	von	?
„ „ 1889.....	263 116	„	„	„	„	8 488 £
„ „ 1890.....	365 450	„	„	„	„	11 384 „
„ „ 1891.....	486 100	„	„	„	„	13 600 „

Auch hier beginnt sich die Einfuhr russischen Petrolenms neben dem amerikanischen Bahn zu brechen. (Circa 30 000 Gallonen im Werte von 930 £ jährlich.)

Farbwaren (1891 für 6270 £), Zündhölzchen (1891 für 2331 £), Nadeln (1891 für 1971 £), Fensterglas (1891 für 2658 £) vervollständigen die Liste jener hauptsächlichsten fremden Einfuhrsgegenstände von Kiukiang, welchen die officielle, durch die Consularrapporte in die Öffentlichkeit gelangende Statistik eine eigene Rubrik eröffnet.

Die heimischen Einfuhren bestehen der Hauptsache nach aus Baumwolle in rohem Zustande (2000—3000 *t*) und braunem, weißen und Candis-Zucker. (1500, 3200, 100 *t* circa jährlich).

Digitized by Google

Ausfuhren.

1. Thee.

Kiukiang ist, wie schon bemerkt, in Mitte eines theebautreibenden Districtes gelegen, und es gehört demnach der Thee zu den allerwichtigsten Ausfuhrsproducten dieses Hafens.

In der That überwiegen die Werte des jährlich zu Kiukiang exportirten Thees die zusammengenommenen Werte aller übrigen Ausfuhrsartikel daselbst.

1888.

Schwarzer Thee..........	24 898 817 Pfund	im	Werte	von		?
Grüner „	5 187 044 „	„	„	„		?
Theestaub	360 316 „	„	„	„		?
Thee im Blatt...........	56 449 „	„	„	„		?
Theeziegel	6 669 696 „	„	„	„		?

1889.

Schwarzer Thee..........	27 336 392 Pfund	im	Werte	von	1 098 670 £
Grüner „	5 184 312 „	„	„	„	202 706 „
Staub, Blatt und Ziegel ...	4 906 614 „	„	„	„	61 550 „

1890.

Schwarzer Thee..........	24 665 600 Pfund	im	Werte	von	1 135 726 £
Grüner „	4 632 533 „	„	„	„	175 009 „
Die anderen Sorten........	3 063 733 „	„	„	„	39 766 „

1891.

Schwarzer Thee..........	25 684 012 Pfund	im	Werte	von	1 399 119 £
Grüner „	4 615 656 „	„	„	„	185 036 „
Andere Sorten	3 031 464 „	„	„	„	45 429 „

Auch in Kiukiang beschäftigt man sich begreiflicherweise sehr lebhaft mit der Concurrenz, welche dem chinesischen Thee durch das ostindische und Ceylon-Product erwächst. Doch sind hier die Verhältnisse günstiger als in manchen anderen Thee-Exporthäfen, da die Kiungchow-Theesorten, welche sich hier für die Ausfuhr aufstapeln, zu den besten und begehrtesten Sorten chinesischen Thees gehören, welche bisher den Kampf mit dem ostindischen Product noch vollkommen gut bestehen.

2. Papier.

Im Jahre 1888...	?	Pfund	im	Werte	von	?
„ „ 1889...	12 441 338	„	„	„	„	97 893 £
„ „ 1890...	15 908 067	„	„	„	„	123 357 „
„ „ 1891...	15 788 983	„	„	„	„	124 564 „

3. Hanf.

Im Jahre 1888...	1 634 *t*	im	Werte	von		?
„ „ 1889...	3 427 466 Pfund	im	Werte	von		50 618 £
„ „ 1890...	3 966 133 „	„	„	„		51 691 „
„ „ 1891...	4 206 804 „	„	„	„		54 725 „

Digitized by Google

4. Porzellan.

Im Jahre 1888...	1 436 t	im Werte von	?
" " 1889...	3 220 267 Pfund	im Werte von	28 521 £
" " 1890...	3 571 467 "	" " "	32 449 "
" " 1891...	3 495 047 "	" " "	31 105 "

Einen nennenswerteren Artikel der Ausfuhren bilden noch zahlreiche Arten von Bambusmatten. Circa 130 000 Stück, etwas über 6000 £ wert, gelangen jährlich zur Ausfuhr.

Seidenzucht wird in der Provinz Kiang-si gar nicht betrieben, und Seide fehlt daher gänzlich unter den Exportartikeln von Kiukiang. Consul Allen, welcher in seinem Berichte über das Jahr 1888 eigens auf diese Thatsache aufmerksam macht, erklärt zugleich außerstande zu sein, einen Grund für die Erscheinung anzugeben, dass in ganz Kiang-si die Seidencultur so gut wie unbekannt ist.

Aus den den Export und Import belastenden Zöllen erzielt man in Kiukiang circa 250 000 £ im Jahre.

Für das Jahr 1889 stehen folgende Details zur Verfügung:

Einfuhrszölle...........	31 £	15 sh	11 d
Ausfuhrszölle...........	170 882 "	— "	5 "
Küstenfahrtsgebüren	3 811 "	— "	5 "
Opiumzölle.............	22 211 "	16 "	1 "
Tonnengebüren	43 "	11 "	9 "
Transitgebüren	6 996 "	10 "	2 "
Likin für Opium	59 231 "	4 "	— "
Im ganzen...	263 207 £	18 sh	9 d

Werfen wir schließlich noch einen Blick auf die Schiffahrtsstatistik von Kiukiang, wie sie uns die Consularberichte der letzten Jahre vermitteln.

1888.

Eingelaufen:

818 Schiffe mit 809 393 t Gsg.
hievon 38 Segler " 7 209 " "

Davon waren

Englische Schiffe........	520		mit	522 198 t	Gsg.
worunter	1	Segler	"	220 "	"
Chinesische Schiffe.......	235		"	261 152 "	"
worunter	34	Segler	"	6 326 "	"
Amerikanische Schiffe.....	63	Schiffe	"	26 043 "	"
worunter	3	Segler	"	663 "	"

Die Dampfer sind meist regelmäßig wiederkehrende Schiffe der Linie Hankow-Shanghai. Als Segler erscheinen hier die Lorchas angegeben.

Die ausgelaufenen Schiffe erscheinen mit den obigen identischen Zahlen.

1889.

Britische Schiffe...........	271	mit	268 439 t	Gsg.
Deutsche "	52	"	13 536 "	"
Chinesische "	105	"	132 672 "	"
Japanesische Schiffe	1	"	855 "	"

Digitized by Google

Alle diese Schiffe passirten stromauf und stromab (von den englischen 1 weniger stromab), so dass sich ein Gesammtverkehr von 816 Schiffen mit 832 217 *t* Gesammtgehalt ergibt.

1890.

Eingelaufen.

	1039 Schiffe	mit	995 573	*t* Gsg.
worunter	14 Segler	„	2 844	„ „
Englische Schiffe..........	755	mit	693 335	*t* Gsg.
wovon	1 Segler	„	316	„ „
Deutsche Dampfer.........	44	„	18 612	„ „
Österreichisch-ungar. Dampfer	16	„	3 984	„ „
Chinesische Schiffe	224	„	279 822	„ „
worunter	13 Segler	„	2 528	„ „

1891.

Eingelaufen.

	960 Schiffe	mit	979 876	*t* Gsg.
worunter	28 Segler	„	5 054	„ „
Englische Dampfer.........	645	mit	633 033	*t* Gsg.
Amerikanische Segler	1	„	248	„ „
Österreichisch-ungar. Dampfer	54	„	55 026	„ „
Chinesische Schiffe.........	260	„	291 569	„ „
worunter	27 Segler	„	4 806	„ „

Vor Kiukiang nahm S. M. Schiff Zrinyi nur einen kurzen Aufenthalt. Am Tage nach der Ankunft des Schiffes stattete der Schiffscommandant Besnche bei dem englischen Consul Mr. Hopkins nnd bei dem Chef des kaiserlichen Zollwesens Herrn Mouillesaux de Bernières ab; er fand aber keinen dieser Fnnctionäre in ihren Amtswohnnngen, da sie beide nach einem sommerlichen Erfrischungsplatze in den Kinkianghills abgereist waren.

An demselben Tag besuchte Fregattenkapitän Khittel auch den Chef der in Kiukiang etablirten Lazaristen-Mission. Ebenso wie zu früherer Zeit in Wuhu, empfieng auch hier der Commandant der Zrinyi die besten und wahrhaft erbaulicbe Eindrücke von der persönlichen Bekanntschaft mit dem Chef nnd mit den Mitgliedern der katholischen Mission. „Die würdigen Patres dieser hier, sowie überall in China so segensreich und mit einem wahrhaften Heldenmnth in Ausdauer und Abnegation wirkenden katholischen Mission kamen zn meiner Begrüßung an Bord“ — schreibt Fregattenkapitän Khittel, und fügt bei: „Ich kann sagen, dass ich in diesen Patres lauter hochgebildete, überaus liebenswürdige und zuvorkommende Männer, den verschiedensten Nationen angehörend, kennen und schätzen gelernt habe. Ihre Gespräche sind immer höchst anregend, über alles, was Land und Leute, Sitten nnd Gebräuche in China betrifft, sehr lehrreich und voll von den wertvollsten Informationen.“

Mr. Hopkins und Herr Mouillesaux de Bernières erwiderten, nach Kinkiang zurückgekehrt, allsogleich dem Schiffscommandanten den versäumten Besnch an Bord des Schiffes.

Stadt und Umgebung wurden von den Mitgliedern des Schiffsstabes, so gut es der kurze Aufenthalt zuließ, in Augenschein genommen; der europäische

Digitized by Google

Club kam den Herren der Zrinyi mit der gewohnten Liebenswürdigkeit und Gastfreundschaft entgegen. Eine Jagdpartie, arrangirt vom Gesammtdetailofficier, einem großen Jäger vor dem Herrn, brachte nur unbedeutende Ergebnisse.

Während die Corvette vor Kiukiang vor Anker lag, wurde man Zeuge der Äußerung einer eigenthümlichen chinesischen Volkssitte. Am 23. August nämlich, in den Abendstunden, sah man mit einemmale unzählige Flämmchen die Fluten des Stromes bedecken. Es waren dies winzige Öllichter, welche den Strom herabtrieben. Diese Beleuchtung der Oberfläche des Flusses wird von den Eingeborenen alljährlich an dem Tage vorgenommen, an welchem sie, auf Grund langjähriger Erfahrung und nach gewissen localen meteorologischen Anzeichen, den Zeitpunkt gekommen glauben, in welchem die große, geradezu unerträgliche Hitze des Hochsommers ihr Ende erreicht haben mag.

Thatsächlich trat auch am folgenden Tage, dem 23. August, ein Gewitter mit strömendem Regen ein, welches sehr wesentliche Abkühlung brachte, nach welcher sich die halb verschmachtete Bemannung der Zrinyi schon auch wirklich sehr lebhaft sehnte. Seit Wochen gab es nun wieder einmal eine Nacht, während deren man sich eines erquickenden Schlummers erfreuen konnte.

Digitized by Google

18. Von Kiukiang nach Nanking.

Zrinyi verblieb bis zum 24. August vor Kiukiang, an welchem Tage um dreiviertel auf 9 Uhr morgens die Thalfahrt fortgesetzt wurde. Man steuerte durch den *Direct Channel*, passirte um 10 Uhr 5 Min. Hukow (Hukau, Hok'ow), durchsteuerte die NO-*Crossing*-Stelle und erreichte um die Mittagsstunde den *Little Orphan Rock*. Längs des linken Stromufers weitersteuernd, war man um dreiviertel auf 5 Uhr nachmittags bei der großen Stadt Nganking (nicht zu verwechseln mit Nanking); bei Einbruch der Dunkelheit war man bei dem Leuchtfeuer von *Tai-Tzu-Ki*, woselbst für die Dauer der Nacht geankert wurde.

Um 5 Uhr morgens setzte man die Fahrt fort, passirte Fitz Roy um 6 Uhr, dann *Antilope Point* um 9 Uhr 45 Min. und verzeichnete den Mittagspunkt bei *Haines Point Beacon*. Um 1 Uhr 40 Min. wurde die *Pillar-Passage* erreicht; man war um $5^1/_2$ Uhr vor Nanking, woselbst das Schiff in 22 Faden Wasser mit dem Backbordanker und $6^1/_2$ Scheckel Kette verankert wurde.

Der *Little Orphan Rock*, „Fels der kleinen Waise", welcher auf dieser Fahrt von S. M. Schiff Zrinyi zum zweitenmal passirt wurde, liegt an einer der malerischesten Stellen des Yang-tse-kiang.

Dieser Felsen befindet sich ungefähr in der Mitte des Stromes, erhebt sich in phantastischer Form zu einer Höhe von gut 300' über dem Wasserspiegel und ist mit üppigem Baumwuchs bedeckt. Eine Seite des Felsens steigt senkrecht aus den Fluten empor, während die andere sich mehr in Terrassenform an den Wasserspiegel herabsenkt. Ein Buddhatempel, in halber Höhe gleich einem Schwalbenneste an den Felsen geklebt, erhöht den Liebreiz der malerischen Insel. Schmale, seitwärts in den Felsen gehauene Stufen führen zu dem Tempel empor, und die vorbeifahrenden Dschunken pflegen hier anzulegen, um vor Fortsetzung der Fahrt den Flussgöttern zu opfern. Gegenüber dem Shi-koo-shan oder „Fels der kleinen Waise" erhebt sich eine zweite Felseninsel, in breiter Masse direct aus dem Flusse aufsteigend; es ist der Chin-tse-shan oder Spiegelberg. Auf seiner Höhe erblickt man eine jener vielen chinesischen Riesenmauern, welche die schroffsten Bergspitzen überklettern und in die unzugänglichsten Abgründe hinabsteigen.

Der *Little Orphan Rock* ist die Grenzscheide der Provinzen Ngan-whui und Kiang-si. Hinter der Stadt Hukau — der „Stadt der Seemündung" — erblickt man den weitläufigen Poyang-See, dessen Ausfluss im

Digitized by Google

Yang-tse-kiang noch lange an seinen blauen Fluten zu erkennen ist, und den Österreicher an das Bild der Donauoberfläche bei Passau erinnert, wo die Gewässer der Donau, des Inn und der Ilz, verschieden gefärbt, eine weite Strecke lang neben einander fließen.

Am Eingang des Poyang-Sees steigt aus dem Wasser ein mächtiger Fels hervor, der Ta-koo-shani oder „Fels der großen Waise."

Die Chinesen, sonst in allem anderen Völkern sehr unähnlich, machen aber keine Ausnahme in der so allgemein zu beobachtenden Gewohnheit der Menschen, an schöne oder auffallend geformte Punkte ihres Landes mehr oder minder sinnreiche Sagen zu knüpfen; diese Sagen sind bei den Chinesen meistens Entstehungssagen. Über den *Little Orphan Rock* z. B. heißt es:[1]) In der Nähe der Stelle, an welcher sich heute dieser Felsen aus dem Wasser erhebt, wurde einstmals ein Schifferboot, in welchem sich Mann, Frau und zwei Kinder befanden, von heftigen und reißenden Wellen erfasst und umgeschlagen. Mann und Frau ertranken, und die beiden Kinder erkletterten den Rücken einer eben aus dem Wasser auftauchenden Schildkröte, welche die Kinder stromaufwärts weitertrug. Die kleinere der beiden Waisen glitt nach einiger Zeit ermüdet und matt von dem Rücken der Schildkröte herab und an der Stelle, wo sie untergieng, stieg alsbald der Fels der kleinen Waise aus dem Wasser. Das ältere der beiden Kinder wurde von der Schildkröte noch ein Stück weiter getragen, bis auch dieses ermüdet und schläfrig am Eingang des Poyang-Sees herabglitt, worauf sich an dieser Stelle der Fels der großen Waise aus den Fluten erhob. Die Schildkröte selbst verfolgte ihren Weg noch weiter in den See hinein und wurde am Ende desselben ebenfalls in einen großen Stein, den Schildkrötenfels, verwandelt.

Der „Fels der großen Waise" führt übrigens wegen seiner an einen Damenschuh erinnernden Form auch den Namen Shea-koo-shan, Schuhberg, und es knüpft sich an diesen Namen eine andere Legende über die Entstehung des Felsens. Diese lautet:

Ein Schiffer verlor einst unterhalb des *Little Orphan Rock* seinen Anker und vermochte denselben trotz eifrigstens Suchens nicht wieder aufzufinden. Da wendete er sich in seiner Noth an einen der Priester des Tempels auf dieser Insel und bat ihn um seinen Beistand. Der Bonze versprach seine Hilfe und gab dem Schiffer einige auf kleine Zettel geschriebene Sprüche, welche der Schiffer auf seiner Stirn zu befestigen und mit denen er alsdann in die Fluten zu tauchen und seinen Anker zu suchen hatte. Der Sprung gelang. Nicht allein entdeckte der Schiffer sogleich auf dem Grunde des Flusses seinen verlorenen Anker, es zeigte sich auch noch seinen entzückten Blicken eine reizende, zierliche Flussnymphe, welche den verlorenen Anker zu ihrem Kopfkissen gewählt hatte und nun in ruhigem Schlummer verführerisch vor ihm lag. Bei dieser wunderbaren Vision stand der arme Schiffer, der ein so schönes reizvolles Weib in seinem Leben nie geschaut, eine geraume Weile in starrem Staunen und Bewunderung da. Dann, seine Geistesgegenwart wieder gewinnend, beschloss er, nicht ohne ein Andenken an diesen seligen Augenblick wieder zur Oberwelt zurückzukehren. Behutsam streifte er einen Schuh von dem entzückend klein zusammengeschnürten Fuß der chinesischen Najade, dann, schnell seinen Anker ergreifend, eilte er an die Oberfläche des Wassers zurück in sein

[1]) Nach Exner. (China, Skizzen von Land und Leuten.)

Boot. Die Nixe, ihres eisernen Kissens so plötzlich beraubt, erwachte, entdeckte sofort den Verlust des einen ihrer Schuhe und machte sich zu unverzüglicher Verfolgung des Räubers auf. Obwohl der Schiffer einen großen Vorsprung gewonnen, so verringerte sich dieser doch infolge der gegen ihn aufgeregten Wellen immer mehr und mehr.

Da in seiner Noth beschloss er, die Stellung seiner Segel zu ändern, und da sein Boot an dem vorderen und an dem hinteren Ende die gleiche Gestalt zeigte, solcherart womöglich seine schöne Verfolgerin zu täuschen. Diese Täuschung, obwohl sie im ersten Augenblick die gegen ihn anstürmenden Wellen zu seinen Gunsten arbeiten ließ, wurde doch bald erkannt und vermochte nicht, ihn zu retten. Hart bedrängt, sah er schließlich keinen anderen Ausweg, als sich des geraubten Schuhes wieder zu entledigen, und so warf er denselben an der Mündung des Poyang-Sees, bis wohin er glücklich gelangt war, zurück in die Fluten. An dieser Stelle erhob sich alsbald ein großer einsamer Felsen, die Gestalt eines chinesischen Damenschuhes zeigend. Dieser Felsen heißt seither der Schuhberg oder *Shea-koo-shan*.

Digitized by Google

19. Nanking.

Sr. M. Schiff ZRINYI hatte vor Nanking noch nicht Anker geworfen, als eine kleine, mit zahlreichen bunten Flaggen geschmückte Dschunke auf das Schiff zusteuerte und an der Corvette anlegte. An Bord dieser Dschunke befanden sich drei Mandarine, welche von dem Vicekönig an Bord gesendet worden waren, um die Corvette willkommen zu heißen. Es waren diese: Mandarin Ma-Sheng-Yün, Districts-Chef von Nanking, Hu-Yen-Fah, Director des Zollamtes, und Wang-Yen-Sheng, Beamter in dem vicekönigliceben Amte der auswärtigen Angelegenheiten. Durch diese Herren wurde der Schiffscommandant und der k. u. k. Consul Haas im Namen des Vicekönigs, Marquis Tseng (eines Obeims des von seiner diplomatischen Thätigkeit an verschiedenen europäischen Höfen her bekannten Marquis Tseng), begrüßt.

Seine Hoheit der Vicekönig ließ durch diese hohen Beamten zugleich sein Bedauern aussprechen, dass er infolge einer schweren Verwundung am Fuße bettlägerig und daher außer Stande sei, den Commandanten der ZRINYI in Audienz zu empfangen; er habe aber den *Tao-tai*, welcber zugleich Chef des Departements der auswärtigen Angelegenheiten sei, beauftragt, an seiner Stelle den Besuch zu empfangen und überhaupt der ZRINYI für die Dauer ihres Aufenthaltes vor Nanking die Honneurs zu machen.

Ein so überaus freundlicher, besonders entgegenkommender Empfang überstieg alles bishin in China gegenüber von Fremden seitens der chinesischen Würdenträger je Geleistete. Consul Haas, ein genauer Kenner chinesischer Gepflogenheiten sowie der Schwerfälligkeit der Chinesen in allen Sachen der internationalen Höflichkeiten, war hievon auf das angenehmste überrascht. Er erzählte dem Schiffscommandanten, dass er einige Jahre zuvor in Begleitung Sr. königl. Hoheit des Prinzen Tommaso in Nanking gewesen sei, bei welcher Gelegenheit der Prinz in Nanking officiell angesagt war — und dass selbst bei dieser Gelegenheit das Vorgehen der chinesischen Würdenträger beim Empfang viel weniger von der gewohnten Steifheit hatte vermissen lassen. —

Man hatte beim Einlaufen mehrere Forts bemerkt, doch auf denselben keine Geschütze wahrgenommen; Fregattenkapitän Khittel erkundigte sich demnach, ob er auf eine gebürende Erwiderung des Territorialsalutes rechnen könne, falls er denselben sofort leiste. Man bejahte diese Frage und sogleich wurde einer der Militärmandarine der Suite an das Land gesendet, um die Commandanten der Uferbatterien von dem bevorstehenden Salut zu avisiren.

Digitized by Google

Zrinyi gab nun, mit der chinesischen Flagge auf dem Großtopp, 21 Schuss ab, welche gleich von einer, bishin gar nicht bemerkten, gänzlich im Uferschilfe versteckten Strandbatterie erwidert wurden; die Zahl der zur Erwiderung abgegebenen Schüsse betrug sogar 25.

Am 26. fand der feierliche Besuch bei dem den Vicekönig vertretenden *Tao-tai* statt. Der Schiffscommandant war bei diesem Besuche vom k. u. k. Consul Haas, sowie von drei Schiffsofficieren, nämlich den Linienschiffslieutenants Morelli und v. Friedenfels und Linienschiffsfähnrich Br. Eiselsberg begleitet.

Als diese Herren das Land betraten, ertönten fünf Pöllerschüsse, und Sänften, mit *Coolies* als Träger, standen zu ihrer Aufnahme bereit. Die Sänfte für den Schiffscommandanten, sowie jene des Consuls wurden während des ganzen weiten Weges bis zum *Yamen* von Ehrenescorten begleitet. Schon auf dem Landungsplatze schlossen sich dem Zuge zwei sehr intelligente junge Mandarine an, welche zu Dolmetschdiensten bestimmt waren; der eine derselben sprach fließend englisch und deutsch, der andere französich.

Der *Tao-tai*, Mandarin Lien-Tzo-Cheng, wie schon erwähnt, Director des Departements der auswärtigen Angelegenheiten, zugleich Chef des Departements für Fluss- und Küstenvertheidigungs-Angelegenheiten des Vicekönigreiches, empfieng die Herren von der Zrinyi bei ihrem Anlangen in *Yamen* in einer zwar sehr ceremoniösen, aber auch zugleich freundlichsten Weise; gleich nach dem Empfange fand, chinesischer Sitte folgend, eine Bewirtung mit einer leichten Collation statt.

Der *Tao-tai* zeigte sich als ein Mann von stattlicher Erscheinung mit langem, bei den Chinesen sehr selten vorkommenden Vollbarte von dunkler Färbung; er trug eine gewisse Jovialität der Manieren zur Schau, entledigte sich bald nach den eigentlichen officiellen Empfangsceremonien seiner schweren Galatracht — und wir finden in dem uns vorliegenden Tagebuche eines der Officiere, die an dem Empfange theilnahmen, das Geständnis des *Tao-tai* verzeichnet, dass er der Gewohnheit huldige — sich das Haar zu färben.

Während des Beisammenseins wiederholte der *Tao-tai* nochmals die Ausdrücke des persönlichen Bedauerns des Vicekönigs über seine Verhinderung, die Herren zu sehen, überbrachte aber zugleich von Seite Sr. Hoheit die sehr erwünschte ausdrückliche Erlaubnis, alle die berühmten Sehenswürdigkeiten von Nanking in Augenschein zu nehmen, und endlich erbat sich der *Tao-tai* auch noch als eine besondere Ehre, den gesammten Schiffsstab der Zrinyi für den folgenden Tag zu einem festlichen Diner laden zu dürfen.

Dank all dieser Zuvorkommenheit war es den Herren von der Zrinyi ermöglicht, in rascher Aufeinanderfolge, und wenn auch nur flüchtig, vieles zu sehen, was für einen einfachen Touristen vielleicht gar nicht oder nur unter Schwierigkeiten zu erreichen gewesen wäre.

Nach dem Besuche bei dem *Tao-tai* wurde die katholische Jesuiten-Mission besucht, und man fand hier ebenfalls bei dem ehrwürdigen Pater Gaillard, einem genauen Kenner Nankings, die freundlichste und zuvorkommendste Aufnahme. Dieser gelehrte Pater befasst sich seit Jahren neben den Berufsgeschäften seines apostolischen Amtes mit archäologischen Forschungen, zu denen hier, namentlich in der zerstörten und verlassenen, Nanking gegenüberliegenden Stadt Kiang-pu reichliche Gelegenheit vorhanden ist, und zugleich betreibt Pater Gaillard emsig die Topographie und Aufnahme der weitläufigen Stadt Nanking.

Digitized by Google

Am 27. fand das feierliche Diner statt, von dem früher die Rede war; dieses Diner wurde gänzlich in chinesisch-nationaler Weise abgehalten. Es bestand aus 20 verschiedenen Gängen, unter welchen natürlich Haifischflossen, Schwalbennester und gebackenes Eis nicht fehlen durften.

Den Gegenbesuch hatte der *Tao-tai* für den 28. August 9 Uhr morgens angesagt. Fregattenkapitän Khittel sah sich hiedurch veranlasst, den Aufenthalt der Corvette bis zu diesem Tage zu verlängern. Zur angegebenen Stunde erschien Se. Excellenz in einer reich geschmückten Dschunke, die von einer sehr elegant ausgestatteten Dampfbarkasse geschleppt wurde, an Bord der Zrinyi. Der *Tao-tai* war von einem sehr zahlreichen Gefolge, den beiden Dolmetschen, und zugleich von seinen drei erwachsenen Söhnen begleitet. Bevor der *Tao-tai* aber das Deck der Corvette betrat, sandte er seine eigenen, sowie zwei Visitkarten des Vicekönigs, auf dem in China für diesen Zweck gebräuchlichen rothen Papier großen Formates gedruckt, voraus. Die Karten des Vicekönigs zeigten die Titel: Tseng-Kuo-Tsinen, Marquis, Vicekönig über die Provinzen Kiang-su, Ngan-whni und Kiang-si, Superintendent der südlichen Vertragshäfen.

Der *Tao-tai* sprach neuerdings in der formellsten Weise aus, dass er im Namen des Vicekönigs an Bord erscheine, welcher seine besten Grüße entbieten lasse; zugleich übergab er, im Namen des Vicekönigs, sowohl dem Schiffscommandanten als dem Consul Haas die wohlgetroffene Photographie des Vicekönigs. Der *Tao-tai* fügte diesem liebenswürdigen Geschenke auch seine eigene Photographie bei; er betonte, wie sehr der Vicekönig sich freue, vor Nanking das Kriegsschiff einer Macht zu wissen, welche mit China in den freundschaftlichsten, nie getrübten Verhältnissen stehe, einer Macht, für welche Se. Hoheit sowie der *Tao-tai* die gleich lebhaften freundschaftlichen Gefühle hegen, wie für Deutschland und England. Der Vicekönig und der *Tao-tai* gehörten, so versicherte er, zu den wärmsten Vertretern dieser den Fremden freundlichen Gesinnungsrichtung. Man hatte wahrlich keine Ursache, nach dem was man gesehen und erlebt, an der Aufrichtigkeit dieser Versicherungen irgendwie zu zweifeln. —

Nach Absolvirung der formellen, aber den herzlichsten Charakter tragenden Begrüßungen wurde in der Kajüte des Schiffscommandanten ein leichtes Dejeuner servirt, bei welchem die Unterhaltung bald einen frischen und ungezwungenen Ton annahm; der *Tao-tai* nahm mit Dank eine Photographie der Zrinyi entgegen, und die chinesischen Herren setzten bald dem gebotenen Champagner und besonders unserem heimischen *Maraschino* wacker zu.

Auf Wunsch Sr. Excellenz wurden nach dem Dejeuner einige Exercitien mit den 15*cm*-Geschützen vorgenommen. Ebenso wurden unsere neuen Mannlicher-Gewehre mit scharfen Schüssen vordemonstrirt. Einer der in der Suite vorhandenen militärischen Mandarine nahm eines dieser Gewehre zur Hand, gab ohne jede Schwierigkeit einige Schüsse mit demselben ab und drückte seine volle Bewunderung aus. Der Schiffscommandant benützte diese gute Gelegenheit und übergab den Herren einige Exemplare einer in chinesischer Sprache über das Mannlicher-Gewehr verfassten Broschüre, welche ihm vor seiner Abreise für ähnliche Fälle vom k. u. k. Reichskriegsministerium Marine-Section zur Verfügung gestellt worden war. Consul Haas drückte die Meinung aus, dass durch diesen kleinen Coup vielleicht der heimischen Mannlicher-Gewehrfabrication ein kaum abschätzbarer Dienst erwiesen worden sein könne.

Digitized by Google

Beim Anbordkommen hatte man den *Tao-tai* mit fünf Schuss begrüßt; als er nun, sehr befriedigt von all dem Gesehenen, mit seiner Suite das Schiff verließ, wurde ihm der persönliche Salut mit 15 Schüssen geleistet, wofür die Strandbatterien sich durch die Abgabe einer zahllosen Menge von Schüssen dankbar erwiesen. —

Über die Stadt Nanking schrieb der Commandant der Zrinyi, noch unter dem Eindrucke des Gesehenen, das im wesentlichen Folgende:

„Nanking, im 14. Jahrhundert die volksreichste Stadt der Erde, später die zweite Hauptstadt des Kaiserreiches China, liegt in der Provinz Kiangsu, an dem rechten Ufer des Yang-tse-kiang, 200 Seemeilen von Shanghai entfernt.

Nur wenige Denkmale haben die vielen erbitterten Kämpfe, deren Schauplatz Nanking war, und die Zerstörungen überdauert, denen die Stadt durch und infolge dieser Kämpfe ausgesetzt war. Aber diese wenigen Denkmale geben der Nachwelt Kunde von der ehemaligen Größe, von dem einstigen Glanze von Nanking. Am meisten darf wohl die Zerstörung beklagt werden, welcher im Jahre 1853, anlässlich der Taiping-Rebellion, der herrliche Porzellanthurm zum Opfer fiel; diese herrliche Pagode war im Jahre 1412 durch einen Kaiser der Ming-Dynastie errichtet worden und die bewundernde Mitwelt nannte diesen Bau eines der Wunder der Welt. Gänzlich widerstanden haben der sinnlosen Zerstörungswuth der Taipings von allen Kunstbauten und Schätzen Nankings eigentlich nur die aus kolossalen Steinblöcken gemeißelten Figuren bei den Gräbern der Kaiser aus der eben früher genannten Dynastie, sowie die stellenweise über 50′ hohen gigantischen Stadtmauern; namentlich die letzteren sind geeignet, die staunende Bewunderung des Besuchers zu erwecken. Diese Mauern besitzen eine Längenentwicklung von nicht weniger als 36 engl. Meilen. Mehrere Stadtthore, zwei- auch dreifach verstärkt, führen durch diese Mauer in die weitausgedehnte Stadt.

Im 14. Jahrhundert mag allerdings der ganze weite Raum, welchen die imposante Stadtmauer heute noch umschließt, von städtischen Anlagen, vornehmlich Häusern, bedeckt gewesen sein; gegenwärtig aber ist über die Hälfte des städtischen mauerumschlossenen Areals von Ackerland und vielfach auch von kleinen Bambuswäldchen eingenommen. Unter der üppigen Vegetation dieser Enclaven von ganz ländlichem Charakter sieht man allüberall mehr oder minder mächtige Ruinen hervorlugen.

Der Landungsplatz von Nanking wird durch zwei Uferbatterien von je 12 Geschützen beherrscht; sie liegen durch das Uferschilf dem Auge des Ankommenden verborgen. Ein niedriger Hügel auf dem Uferberge, nach seiner Gestalt der „Löwenhügel“ benannt, trägt noch eine dritte Batterie, sowie eine Kaserne; hiemit ist die Aufzählung der fortificatorischen Anlagen der Stadt erschöpft.

Betritt man von dem Flusse aus das Ufer, so hat man zuerst eine ziemlich ausgedehnte, außerhalb der Stadtmauer gelegene Ufer- oder Schiffervorstadt zu passiren; dann erst gelangt man durch das riesige Thor ‚*Tung-gate*‘ in die Area der Stadt. Aber auch jetzt noch hat man eine gute Wegstunde lang einen schmalen gepflasterten Weg, mitten durch Culturen führend, zurückzulegen, bis man, durch ein dreifaches, auf einem Hügel gelegenes Thor passirend, das Gebiet der eigentlichen Stadt erreicht.

In der Nähe dieses letzterwähnten Thores steht ein kleiner Confucius-Tempel, welcher die größte Glocke Chinas birgt. Diese Glocke wurde im

14. Jahrhundert von Kaiser Choo, dem Gründer der Ming-Dynastie, sammt einem neuerbauten großartigen Confucius-Tempel der Stadt Nanking zum Geschenke gemacht. Die Taipings zerstörten den Tempel, woranf die große Glocke längere Zeit unbeachtet unter dem Schutte liegen blieb; der Schatzmeister des früheren Vicekönigs erwarb sich das Verdienst, die Glocke von den sie umgebenden Schuttmassen befreien und aus eigenen Mitteln einen kleinen Tempel bauen zu lassen, welcher jetzt dieses historisch merkwürdige Denkmal der vergangenen stolzen Zeit Nankings birgt.

Das großartigste Denkmal, welches am deutlichsten die frühere Pracht und Größe Nankings erkennen lässt, sind aber die, ebenfalls von dem eben früher genannten Kaiser Choo angelegten Gräber für die Mitglieder seiner Dynastie, am sogenannten *Golden Pearl*-Berg. Diese Mausoleen liegen im Süden der Stadt, außerhalb der großen Umfassungsmauer und sind von dem Landungsplatze an 10 Seemeilen entfernt. Durch ein doppeltes Thor gelangt man zu einem *S*-förmig gewundenen Wege, welcher den Zugang zu den eigentlichen Grabstätten bildet. Zu beiden Seiten dieses Weges, in Abständen von 50 *m*, sind Kolossalfiguren verschiedener mythologischer Thiere aufgestellt, durch welche der Weg zu einer imposanten Sculpturenallee gestaltet wird; gegen Ende kommen an Stelle der Thierfiguren menschliche Statuen in dreifacher Naturgröße, je zwei Gruppen darstellend, deren jede einen Civil- und einen Militärmandarin darstellen; diese Figuren sind gleichsam als die symbolischen Wächter des heiligen Ortes anzusehen. Die Figuren der Militärmandarine tragen Helm, Panzer und Schwert.

Die Kaisergräber selbst liegen an dem dichtbewaldeten Abhange des *Golden Pearl*-Berges und sind in weitem Bogen von einer sie kreisförmig einschließenden Mauer umwallt. Im Inneren dieses Kreises findet man dann ein größeres und kleineres Grab, welche aber beide ihrer künstlerischen Ausführung nach kein besonderes Interesse zu erregen vermögen. —

Nahe an dem nördlichen Ende der Stadt Nanking liegen die europäischen Missionsanstalten. Die amerikanische Presbyterianer-Mission verfügt über mehrere Gebäude für die eigentlichen Zwecke der Mission und anschließend an diese Gebäude liegt das von der Mission unterhaltene Spital, aus mehreren von einer hohen Mauer umschlossenen separirten Pavillons bestehend.

Unweit von dieser protestantischen Mission befindet sich die katholische Jesuiten-Mission. Diese Mission besteht aus einer neuerbauten sehr hübschen Kirche, einem Waisenhaus, einem kleinen Spital, sowie dem eigentlichen Missionshause; in diesem wohnt der schon früher erwähnte Père Gaillard und sein einziger Gehilfe, ein chinesicher Seminarist, welcher fließend französisch und englisch spricht. —

Außer den Missionären lebt kein einziger Europäer in Nanking. Reisende sind in allem auf die stets gerne gewährte Gastfreundschaft der Missionen angewiesen. —

Nanking ist, trotz seiner großen commerziellen Bedeutung, bisher nicht zum Vertragshafen gemacht worden. Die hierauf gerichteten Wünsche der Vertragsmächte, namentlich des in erster Linie interessirten britischen Reiches, fanden einen zähen, bisher unbesiegten Widerstand in dem Wunsche der Chinesen, die gegenwärtige sowie die frühere Hauptstadt des Reiches von der Ansiedlung fremder Kaufleute frei zu halten.

Da Nanking, wie gesagt, kein Vertragshafen ist, so gibt es hier auch weder Consulate noch Beamte der kaiserlichen Zollstellen; man verfügt daher auch über keine Statistik des sehr ansehnlichen Handels von Nanking.

Digitized by Google

Als hauptsächlichster Indnstriezweig wird hier die Seidenweberei betrieben, welcher Erwerbszweig nnter der Bevölkerung Nankings sehr verbreitet ist; außer zahlreichen, Privaten gehörigen Seidenwebereien gibt es in Nanking anch eine sogenannte kaiserliche Weberei, welche aber von geringem Umfang nnd lediglich für die Ausführung der Arbeiten bestimmt ist, welche als Tribnt an den kaiserlichen Hof nach Peking zn leisten sind. Die Arbeiten in dieser Fabrik werden mit Hilfe sehr primitiver Maschinen von wenigen Arbeitern bewerkstelligt. welche aber besonderes Geschick entfalten. —

Der Palast des Vicekönigs mit seinen umfangreichen Amtsgebäuden, der *Yamen*, liegt nahezn inmitten der Stadt; die Bevölkernng der Stadt wird auf 250 000 bis 300 000 Seelen[1]) geschätzt.

Im südöstlichen Theile der Stadt liegt ein großes, durch Mauern abgesondertes viereckiges Terrain, welches ehemals die Kaiserresidenz getragen hat; jetzt befinden sich auf diesem Terrain die Wohnstätten der hier ständigen Truppenmacht. Die Garnison besteht aus erblichen Mandschuren-Kriegern, circa 800 Familien, dann aus der Besatzung der früher erwähnten Forts, circa 1500 Mann, nnd ans der Leibgarde des Vicekönigs, circa 1000 Mann. Der oberste Militärcommandant ist der Mandschuren-General (*Tsiang-kün*).

Auf dem linken Ufer des Stromes, der Stadt Nanking gerade gegenüber, erblickt man eine lange Maner mit Wachtthürmchen, welche sich längs des Hügelabhanges hinzieht. Es ist dies einer der Reste der ehemaligen großen Militärstation Kiang-pu, welche gegenwärtig nnd schon seit langer Zeit in Rninen liegt. Als nämlich die gegenwärtig herrschende Mandschu-Dynastie im Norden des Reiches ihre Herrschaft auszubreiten begann, erklärte sich Kiang-pn bald für diese Dynastie; zur Strafe für diese verrätherische Gesinnung ließen die in Nanking noch mächtigen Mings die Stadt zerstören. Die siegreichen Mandschus haben aber bis heute die Stadt nicht wieder nen erstehen lassen. Kiang-pn soll bisher von europäischen Gelehrten noch nicht besucht worden sein; es kann wohl als sicher angenommen werden, dass hier sehr wertvolle archäologische Funde zu machen wären. —

Das kaiserliche Arsenal von Nanking, in der Nähe der Stätte etablirt, wo einstens der berühmte Porzellanthnrm stand, beschäftigt gegenwärtig an 1200 Arbeiter. Es ist, ränmlich genommen, nicht sehr ansehnlich; doch besitzt es ein eigenes Gnsshans mit Dampfhammer, erzeugt Feldgeschütze von circa 8 *cm* Kaliber und Nordenfeldt-, Gattling- und Maxim-Mitrailleusen in eigener Regie. Betreffend die Maxim-Mitrailleusen wird den Besuchern Nankings eine Anokdote erzählt, welche von dem technischen Geschick der Chinesen, sowie von ihrer Anffassnng der Grenzen des Zulässigen in Geschäftssachen gleich beredtes Zengnis gibt. Ein Franzose soll eine Maxim-Mitrailleuse nach Nanking gebracht und den maßgebenden Behörden znm Kaufe angeboten haben. Man soll nnn den Verkänfer zu eingehender Vordemonstrirnng der einzelnen Theile gebracht, ihn aber geschickt dnrch mehrere Tage hingehalten haben; schließlich aber kaufte man das Geschütz nicht, wohl aber hatte man sämmtliche Bestandtheile anfgenommen, nachmodellirt, nnd konnte nnn an die Erzeugung in eigener Regie schreiten.

[1]) Die meist vorkommende Schätzung mit 500 000 Seelen (so auch in Hübners statistischen Tafeln) dürfte für Nankings jetzige Verhältnisse sicherlich zu hoch gegriffen sein.

Digitized by Google

Die Werkstätten des Arsenals sind durch Transmissionen untereinander verbunden und die Arbeitsmaschinen werden durch eine gemeinsame 60pferdekräftige Maschine bewegt. Die Gießerei enthält drei Hochöfen und eine Metallgießerei. In der Dreherei werden 37 Drehbänke der verschiedensten Systeme benützt; außerdem steht eine ansehnliche Zahl von Hobelmaschinen, *Shaping-*, Bohr- und Drallschneidemaschinen zur Verfügung.

Das Ausschmieden der Geschützrohre und anderer Bestandtheile wird von eilf Schmiedefeuern und durch die Arbeit eines einzigen Dampfhammers von 80—100 *t* Klotzgewicht besorgt. Die Montirung der Geschütze sowie der Mitraillensen und die Adjustirung der Geschosse geschieht in einer Abtheilung der Drehereiwerkstätte.

Mit seinem Verkehr ist Nanking einzig auf die Wasserwege angewiesen. Der Yang-tse-kiang und mehrere Canäle ersetzen die beinahe gänzlich fehlenden Straßen und Wege. Ein größerer Canal, der Strohschuh-Canal (*Tsan-hia*). bei *Theodolite-Point* beginnend, würde die offene Flusstrecke für die, sich Nanking nähernden Schiffe bedeutend abkürzen; aber obschon dieser Canal die genügende Tiefe besitzt, was namentlich im Sommer zur Zeit der hohen Wasserstände immer der Fall ist, wird doch seine Befahrung den Dampfschiffen nicht gestattet.

Ein anderer erwähnenswerter Canal durchzieht die Stadt; anfänglich längs der Stadtmauer laufend, tritt er beim *Tung-gate* in das Innere der Stadt ein, wendet sich dann, beim Arsenal (im Süden der Stadt) vorbeikommend, in nordwestlicher Richtung wieder dem Strome zu. Die Bedeutung beider Canäle ist eine lediglich locale; der letzterwähnte verbindet den bewohnten Theil Nankings mit dem Yang-tse-kiang.

Der räthlichste Ankerplatz vor Nanking liegt stromaufwärts von *Theodolite-Point*, dwars von einer im Bau begriffenen Strandbatterie; weiter stromaufwärts, dwars von der Stätte der ehemaligen fremden Niederlassung. sind infolge des aus einem *Creek* ausströmenden Wassers starke Wirbelbildungen vorhanden, und es ist auch die Tiefe bis dicht unter Land, wo bereits Stauwasser beginnt, eine zu große. Eine Vertäunng mit zwei Ankern sichert gegen die häufigen Böen, die meist aus Nord und NW einsetzen und infolge des flachen Landgebietes zu ansehnlicher Heftigkeit gelangen.

Die Flutwelle ist hier noch fühlbar, setzt mit 11 Stunden Hafenzeit ein und erreicht bis an 4' Höhe. Im Winter, bei schwachem Strome, bewirkt die Flutwelle noch ein Umschweien des Schiffes; in dieser Jahreszeit ist es demnach rätblich, die Vertäuung mit Warrel eintreten zu lassen."

Digitized by Google

20. Von Nanking nach Woosung und Chefoo.

Am 28. August, um 10 Uhr 50 Min. vormittags, unmittelbar nachdem der *Tao-tai* mit seinem Gefolge ans Land zurückgekehrt war, verließ Zrinyi den Ankerplatz von Nanking; die Tsau-hia-Insel nördlich umsteuernd, gelangte man um 3 Uhr bei Ching-kiang vorbei, nahm den Weg durch die *Silver Island*-Passage und war um $4^1/_2$ Uhr bei *Chusan Pagoda*. Hier erhielt die Corvette von zwei Strandbatterien Salute von je drei Schuss, welche gebürenderweise erwidert wurden. *Collinson Point* wurde um 7 Uhr 10 Min. doublirt und um $8^1/_2$ Uhr abends ankerte man der Dunkelheit wegen bei Kiang-yin-point.

Freitag den 29. vor 5 Uhr morgens setzte man neuerdings in Bewegung; um 7 Uhr 50 Minuten wurde *North Tree Beacon* passirt.

Von 6 Uhr morgens an hatte sich schon der Einfluss starken Springflutgegenstromes fühlbar gemacht; ein drohendes Wetter stand am Himmel, und der Commandant wünschte demnach, Woosung noch sicher vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen; er ließ demnach auch den vierten Kessel in Betrieb setzen, um die Fahrt des Schiffes zu erhöhen. Mit Benützung des Harvey-Canals wurde *Fairway Buoy* um 11 Uhr vormittags erreicht und um die Mittagsstunde war man bei *Tree Buoy*; um $2^1/_2$ Uhr war die Woosungmündung erreicht, und bei immer schlechter werdendem Wetter setzte man die Fahrt längs des linken Stromufers fort. Um 3 Uhr 20 Min. konnte man, bei schwerem Wetter und unter strömendem Regen, unmittelbar vor der inneren Woosungbarre vor Anker gehen. Dies geschah in $6^1/_2$ Faden Wasser, im Hahnepoot, mit 4 Scheckel-Kette an Steuerbord und $3^1/_2$ Scheckel an Backbord.

Die schwierige und ohne jeden Unfall glücklich durchgeführte Flussfahrt S. M. Schiff Zrinyi im Yang-tse-kiang hatte somit ihr Ende erreicht.

Die Bergfahrt von Shanghai bis Hankow hatte genau 11 Tage in Anspruch genommen, von welcher Zeit 4 Tage und 21 Stunden auf die Fahrten, der Rest auf die Aufenthalte vor den Flusstädten und auf die Nachtstationen entfielen; die mittlere Fahrtgeschwindigkeit berechnete sich somit auf dieser 597 Seemeilen langen Strecke mit 5·1 Meilen in der Stunde bei Anwendung der vollen Maschinenkraft.

Die Thalfahrt von Hankow bis Woosung, in der Länge von 583 Seemeilen, wurde in 9 Tageu und $10^1/_2$ Stunden bewirkt, wovon 2 Tage und $7^1/_2$ Stunden auf die Fahrzeiten kommen; während der Thalfahrt war also die mittlere Schiffsgeschwindigkeit über dem Grunde 10·5 Seemeilen. Mit Ausnahme der letzten Theilstrecke waren während der Thalfahrt stets nur drei Kessel im Betrieb gehalten worden.

Fregattenkapitän Khittel sagt am Schlusee seines über die Yang-tse-kiang-Reise erstatteten zusammenfassenden Berichtes:

„Ich glaube mit wahrer Freude und patriotischem Stolze sagen zu können, dass das Erscheinen der k. u. k. Flagge auf diesen bis tief in das Innere des großen chinesischen Kaiserreichos reichenden Gewässern, deren Wichtigkeit für den Welthandel von Jahrzehnt zu Jahrzehnt in geradezu sich potenzirender Weise znnimmt, von allen hier lebenden Europäern, ohne Unterschied der Nationalität, mit Frende und Jubel begrüßt wurds, nnd dass die kaisarlich chinesischen Autoritäten nicht minder an Freundschaftsversicherungen, Aufmerksamkeiten und Ehrenbezeugungen wetteiferten, und dass, sowie ich von jedem Orte die besten Eindrücke über die vielen spontanen Aufmerksamkeiten mitnahm, auch in gleicher Weise alle Fremden, welche mit S. M. Schiff Zrinyi in Berührung kamen, die besten und freundlichsten Erinnerungen an das Schiff und seine Equipage bewahron werden.“

Der genannte Schiffscommandant fügt bei: „Gegenüber den Chinesen, diesem von ceremoniöseter Feierlichkeit erfüllten Volke, welches, im Gegensatze zu den Japanern, wahrscheinlich niemals von seinen altererbten Sitten und Gebräuchen weichen wird, war es von nicht zu unterschätzendsm Vortheile, dass ich für die Daner des Anfenthaltes in Ostasien die Ermächtigung erhalten hatte, in ausgedehnterer Weise als das Dienstreglement es vorschreibt über Geschützsalut frei zu verfügen. Ich kam dadurch in die Lage, die chinesische Flagge öfters zu begrüßen, und für mehrere, in der ausgesprochenen Absicht, die Anwesenheit eines k. u. k. Kriegsschiffes zu ehren, dargebrachte Salute in dor gleichen Weise danken zu können.“

Über den Gosundheitszustand an Bord der Corvette während der besonders anstrengenden Stromfahrt bemerkt der Schiffscommandant das Folgende:

„Im ganzen war der allgemeine Gesundheitszustand an Bord im Vergleiche mit früheren Perioden etwas weniger befriedigend. Trotz der in prophylaktischer Absicht beobachteten Verabfolgung von Chinin traten doch einige Fälle von Erkrankungen an Wechselfieber auf; doch nahmen alle diese Fälle glücklicherweise einen leichten Verlauf. Auch kamen mehrfach Erkrankungen der Verdaunngsorgane vor, welche ebenso wie die zahlreichen Erkrankungen der Haut, wie Hitzansschläge, Abscesse, Panaritien, hauptsächlich als eine Folge der abnorm hohen Temperaturen betrachtet werden dürfen.“ —

Ernstlichere Erkrankungen kamen nur zwei vor; der eine Fall bestand in einer schwereren Vorletzung, wolchs sich ein Matrose durch einen aus eigener Unvorsichtigkeit erlittenen Sturz zugezogen hatte; dieser Mann konnte noch vor dem Verlassen von Shanghai in das dortige *General-Hospital* ausgeschifft werden. Der andere Fall war eine schwere Rippenfellentzündung, an welcher der Kranke während der Stromfahrt an Bord behandelt wurde und zu Ende der Fahrt seiner vollen Genesung entgegengieng.

Besonders bemerkenswert bleibt aber, dass unter dem so außerordentlich angestrengten Maschinenpersonal des Mannschaftsstandes ksine einzige Erkranknng vorkam. Der leitende Maschinenbeamte war während der

Digitized by Google

Bergfahrt durch schwere Ekzeme an beiden Unterarmen und Händen verhindert, seinen Dienst zu versehen und konnte denselben erst wieder nach der Abfahrt von Hankow antreten.

Einige venerische Erkrankungen traten nach dem Verlassen von Shanghai auf; ein Seecadet musste von Woosung aus in ärztliche Behandlung nach Shanghai gesendet werden.

Auf dem Ankerplatz von Woosnng verbrachte S. M. Schiff Zrinyi die Zeit vom 29. August bis zum 2. September. Während dieser Zeit wurde der Vorrath an Lebensmitteln für die Dauer der Reise nach den nördlichen Häfen und nach Korea ergänzt, ebenso der Vorrath an Maschinenbetriebsmaterialien und 60 *t* Cardiff-Kohle eingeschifft. Alle diese Provisionen waren schon früher in Shanghai bestellt worden.

Die angestrengte Inanspruchnahme der Maschine während der Stromfahrt machte es nothwendig, während des Aufenthaltes auf dem Ankerplatze von Woosnng mehrere Arbeiten in der Maschine vorzunehmen; die Cylinder wurden geöffnet, die Luftpumpenstangen angeholt, Schieber und Condensenventile geöffnet, die Speise- und Leckpumpen mussten gereinigt, die Kessel entleert und von dem angesammelten Flusschlamme gereinigt werden.

Zu allseitigem Bedauern erhielt der k. u. k. Consul Haas gleich nach dem Eintreffen der Corvette auf dem Ankerplatze von Woosung Nachrichten aus Shanghai, welche ihn veranlassten, die Absicht aufzugeben, die Reise nach den nördlichen Häfen und nach Korea an Bord der Zrinyi mitzumachen, und ihn zwangen, sofort nach Shanghai an seinen Amtssitz zurückzukehren. Aber es war für die Schiffsangehörigen der Zrinyi nicht allein bedauerlich, in Herrn Consul Haas den angenehmen und mit allen Ortsverhältnissen wohlvertrauten Reisegenossen zu verlieren, dessen bewährten Rath in allem und jedem man nun schon bei wiederholten Gelegenheiten hatte schätzen lernen; es war auch die Veranlassung, aus welcher sich der Consul zur Rückkehr nach Shanghai bewogen fand, eine wirklich traurige, die das patriotische Gefühl der Angehörigen der Zrinyi tief verletzen musste. Diese Ursache war nämlich der betrügerische Bankerott der Firma Krips, infolge dessen das schleunige amtliche Eingreifen von Seite des k. u. k. Generalconsulates nothwendig geworden war. Der Inhaber dieser Firma war mit Hinterlassung sehr bedeutender Schulden flüchtig geworden und es sollten sich seine in betrügerischer Weise eingegangenen, uneingelösten Verpflichtungen auf 180 000 *Taels* belaufen. Der unter unserer heimischen Flagge fahrende Dampfer Aushin Maru, sowie die der Firma gehörenden Anlege-, Depot- und Warenhulks zu Wuhu mussten sequestrirt und die Invigilirung nach dem, wie es hieß, nach Korea geflüchteten Bankerottier eingeleitet werden. Man kann leicht ermessen, mit welchen Gefühlen ein so schmählicher Zusammenbruch eines vielversprechenden, unter unserer nationalen Flagge inaugurirten Unternehmens an Bord der Zrinyi aufgenommen wurde.

Consul Haas beabsichtigte, womöglich der Corvette noch rechtzeitig nach Chemulpo nachzukommen.

Fregattenkapitän Khittel benützte den Aufenthalt des Schiffes auf dem Ankerplatze vor Woosung, um die von uns schon früher erwähnte Sternwarte zu Zi-ka-wei persönlich zu besuchen. Er wurde von den dortigen Patres auf das zuvorkommendste über die Einrichtungen der Anstalt informirt, und man sagte ihm für die Dauer seiner Anwesenheit in den chinesischen Gewässern mit aller Bereitwilligkeit die telegraphische Zumittlung von Witterungs-

Digitized by Google

telegrammen zu; der k. u. k. Schiffscommandant erbot sich hingegen, die an Bord gemachten meteorologischen täglichen Beobachtungen zur Verfügung zu stellen, was mit Dank angenommen wurde.

Am 2. September um 9 Uhr Vormittags begann man die Hahnepootvertäuung zu lichten und verließ eine halbe Stunde vor Mittag den Ankerplatz bei einsetzender Flut. Inzwischen hatte aber stürmisches schweres Wetter aus Ost und Nordost bei hohem Barometerstande eingesetzt, von strömendem Regen begleitet. Man sah viele Dschunken unter Sturmsegeln und drei, ebenfalls im Auslaufen begriffene Dampfer vor Anker gehen; mehrere Lotsenlugger liefen ein, da sie die See nicht mehr halten konnten. Auf diese Anzeichen hin, und da das Schiff gegen Wind und Strom kaum vorwärts kam, erklärte der Lotse das Ankern als Nothwendigkeit; man brachte deshalb die Corvette außerhalb des Woosungflusses in der Nähe des Leuchtschiffes wieder zu Anker.

Das Wetter klärte sich bei Tagesanbruch des 3. genügend auf, um das gesicherte Ausnehmen der zahlreichen Warnbojen und Landmarken im *South Channel* zu ermöglichen; demnach wurde der Ankerplatz um 9 Uhr 15 Min. vormittags verlassen und an dem Kin-taon-Leuchtschiffe vorüber durch den *South Channel* gesteuert. Um 2 Uhr 20 Min. war das Tung-sha-Leuchtfeuer erreicht, wo der Lotse Brun ausgeschifft wurde, um nach Shanghai zurückzukehren.

Die Corvette gewann nun, im Curse SO steuernd, 12 Meilen im Norden von *Saddle Island* die hohe See; als die Insel Süd gepeilt wurde, ließ der Commandant in den Curs NO abfallen, Segel setzen und die Maschine abstellen. Der leichte südöstliche Wind verlieh dem Schiffe eine Fahrt von nur drei Meilen und der todte Seegang ergab bedeutende Drift nach Westen. Der hohe Barometerstand ließ baldiges Einsetzen nordöstlichen Windes erwarten und man musste sich dagegen sichern, in einer die Navigation gefährdenden Weise gegen die ausgedehnten Sandbänke der Kiang-shan-Küste abgetrieben zu werden, welche noch dazu auf den Karten nur in sehr beiläufigen Contouren angegeben sind. Man behielt demnach über Nacht kleine Feuer und ließ dieselben erst gänzlich abbrennen, als am Morgen des 4. die günstige Schiffsposition von 123° 14′ Ost und 31° 40′ Nord constatirt worden war. Doch wurde auch jetzt noch der Curs gegen Nordosten beibehalten. Die abflauende Brise machte abends vollkommener Windstille Platz und über Nacht lag das Schiff ohne Steuerkraft.

In den Morgenstunden des 5. mehrten sich die Anzeichen baldigen einsetzenden nordöstlichen Windes, indem das Barometer noch weiter stieg, Dünung aus NO eintrat und dichter Nebel sich über der See zu lagern begann. Nachdem die Nordspitze der unter dem Namen Ta-sha oder *Great Sands* bekannten ausgedehnten Untiefen noch nicht passirt war und der Nebel die Positionsbestimmungen unsicher machte, nahm man wegen der hier herrschenden unregelmäßigen Strömungen die Maschine in Gebrauch und setzte den Curs auf *Shantung Promontory*. Um 10 Uhr vormittags schon sprang der erwartete NO-Wind auf und hatte bald die Stärke 6—7 erreicht. Das Mittagsbesteck ergab eine Breite von 32° 6′ Nord und 123° 46′ Ost; die Stromversetzung betrug 19 Meilen gegen OSO. Nachmittags drehte der Wind gegen Norden, brachte häufige Böen, und es konnten trotz gestrichener Stengen kaum fünf Meilen in der Stunde aufgedampft werden. Diese Verhältnisse hielten bis zum Mittag des 6. an; der Mittagspunkt an diesem Tage war 123° 31′ Ost und 34° 9′ Nord. Der Wind behielt noch immer seine conträre Richtung,

Digitized by Google

nahm aber etwas an Stärke ab; da die erreichte Schiffsposition nun den genügenden Seeraum zum Auflaviren bot, ließ der Commandant um 1 Uhr nachmittags Segel setzen und die Maschine auslaufen. Es wurden nun Borde von je 40 Meilen Länge gesegelt, und das Mittagsbesteck des 7. ergab einen Luvgewinn von 36 Meilen, indem das Mittagsbesteck 123° 58′ Ost und 34° 45′ Nord zeigte. Im Laufe der nächsten 24 Stunden hielt sich der immer noch frische Wind zwischen Nord und NW, man gewann 49,5 Meilen, und das Mittagsbesteck war 125° 25′ Ost und 35° 34′ Nord. Nun aber begann der Wind schnell abzuflauen; es konnte kaum eine Fahrt von einer Meile erzielt werden und um die Mittagsstunde des 8. war das Schiff erst in 124° 11′ Ost und 36° 2′ Nord angelangt.

Um 2 Uhr nachmittags des 9. wurden demnach die Segel geschlossen und die Maschine in Betrieb gesetzt. Das Cap Shantung wurde nun bald gesichtet und um 4 Uhr 15 Min. umsteuert, worauf der Curs gegen Chefoo genommen werden konnte. Man ankerte auf der Rhede von Chefoo am 10. September um 2 Uhr 15 Min., in fünf Faden Wasser mit $2^1/_2$ Scheckel Kettenausstich.

Digitized by Google

21. Chefoo.

Von jenen Vertragshäfen, welche durch die Punctationen des Friedens von Peking (24. October 1860) den seit dem Vertrage von Nanking (29. August 1842) dem fremden Handel geöffneten chinesischen Häfen (Canton, Shanghai, Ningpo, Foochow und Amoy), rücksichtlich der Zulassung des fremden Handels gleichgestellt wurden, nämlich: Newchwang, Taiwan auf Formosa, Swatow, dann Kiungchow auf Hainan, endlich Tientsin und Chefoo — die beiden letzteren nachträglich an Stelle von Tungchow eingereiht — ist kaum einer so oft genannt, und sein Name auch außerhalb Chinas so allgemein bekannt geworden, als jener von Chefoo. Denn hier wurde im Jahre 1876 jene Convention zwischen dem englischen Bevollmächtigten, Sir Thomas Wade und dem Vicekönig von Pechili, Li Hung Chang, abgeschlossen, welche die Schlichtung der berüchtigten „Yünnan-Angelegenheit" durch mancherlei neue Zugeständnisse an den fremden Handel zum Gegenstande hatte, worunter eines der wichtigsten die Erschließung zahlreicher Uferstädte des Yangtsekiang war; jener Convention, welche erst ein volles Jahrzehnt nach ihrem ersten Präliminar-Abschlusse die endgiltige beiderseitige Sanction erhalten sollte. Ein eigenthümlicher Zufall will es aber, dass gerade dieser so sehr oft genannte, allgemein geläufig gewordene Name dem Orte gar nicht zukommt, auf welchen er nun beinahe ausnahmslos angewendet wird. Chefoo heißt richtig Yentai, und der erstere Name gehört einem kleinen, gänzlich unbedeutenden, in der Nähe von Yentai liegenden, aber außer jeder Beziehung zu dem Orte oder dem Hafen stehenden kleinen Dorfe an. Aber — „die Zeit übt eine heiligende Kraft" — und so wird Yentai in europäischem Munde wahrscheinlich immerdar Chefoo genannt werden, wie dies seit dem Jahre 1860 schon geschieht, und so wollen und müssen wir von dem Vertragshafen an der Nordküste der Shantung-Halbinsel auch wohl oder übel unter diesem Namen reden.[1])

Zwischen dem Gelben Meere und dem Golf von Pechili schiebt sich die gebirgige Halbinsel Shantung nach Osten vor; ihrem von WNW nach OSO verlaufenden nordöstlichen Ende liegt die Koreabay gegenüber, und der Meerestheil, welcher zwischen der Koreabay und dem Golf von Pechili die Verbindung herstellt, wird häufig als die Straße von Pechili bezeichnet.

---

[1]) Siehe *„Schiffsstation in Ost-Asien"*: Chefoo-Convention, pag. 538; Yentai-Chefoo, pag. 533.

Die Halbinsel Shantung, mit ihren gebirgigen Fortsetzungen gegen Westen, bildet den größten Theil der Provinz Shantung. Diese Provinz schließt sich im Süden als die nächste Seeprovinz der Provinz Pechili an, in welch letzterer Peking — die Hauptstadt des unermesslichen chinesischen Reiches — liegt.

Der Name der Provinz ist ein sehr bezeichnender; Shan: Gebirge oder Berge, Tung: Osten; und in der That bilden die Gebirge der Halbinsel, mit ihren westlichen Fortsetzungen, ein vollständig abgeschlossenes, im Osten des Reiches befindliches Gebirgssystem, welches zwischen dem Meere, dem jetzigen und dem früheren Laufe des Hoangho sich ansbreitet. Dieses Gebirgs- und Hügelland und dazu der ganze Bereich des neuen Unterlaufes des Hoangho bilden, von einigen willkürlich gezogenen Grenzstrecken gegen die Provinz Pechili abgesehen, das Territorium der Provinz Shantung.

Die Provinz begreift zehn Präfecturen; Tsenan-Foo ist die Provinz-Hauptstadt, Chefoo der in der Provinz gelegene Vertragshafen.

Über die allgemeinen Verhältnisse der Provinz scheint noch nicht genügend sichere Kenntnis gewonnen worden zu sein, wenigstens nicht derart, dass man in den verschiedenen Angaben gewissenhafter Beschreiber keinen Widersprüchen mehr begegnen würde. So finden wir z. B., dass wir bei einer früheren Gelegenheit, auf Grund der Schilderungen in den besten der uns zugebote gestandenen wissenschaftlichen Quellenwerke, bei der Beschreibung der chinesischen Seeprovinzen über Shantung u. a. das Folgende gesagt haben:[1])

Zwischen den Gebirgszügen, welche in der Richtung von SW nach NO die mittleren und östlichen Theile von Shantung durchziehen, liegen äußerst fruchtbare Thäler; die Niederungen im nördlichen Theile der Provinz, welche vom neuen Unterlaufe des Hoangho durchströmt werden, sind aber nicht durchwegs von der ergiebigsten Bodenbeschaffenheit, indem der starke Salzgehalt der Oberflächenschichten, besonders in den nahe an dem Meere gelegenen Partien, einem reichen Bodenerträgnis Abbruch thut. Nebst dem Kaisercanale bieten hier mehrere Binnenseen und viele von denselben abgeleitete Canäle die ausreichenden Mittel für den inneren Verkehr; mehrere Kohlenwerke sind in dem gebirgigen Theile von Shantung in gewinnbringendem Betriebe; mineralische Schätze, worunter Edelmetalle, werden in zahlreichen Bergwerken in ansehnlichen Mengen gewonnen........ Bemerkenswert ist, dass die Provinz Shantung, obwohl sie im ganzen und großen nicht zu den fruchtbarsten des chinesischen Reiches gezählt werden kann, doch — so weit die vorliegenden Angaben reichen — als die am dichtesten bevölkerte Provinz von China erscheint: nach Keane 557 Einwohner auf die englische Quadratmeile.

Mit diesen Schilderungen steht nun nicht im allerbesten Einklange, was wir im englischen Consularberichte über das Jahr 1891 mit den folgenden Worten ausgedrückt finden: *„Chefoo is the sole treaty port of Shantung, a province whose wealth lies for the most part in the western and southern districts, when the former are not devastated by the overflowing of the yellow river. The eastern part of the province forms the Shantung promontory, a barren, wind-swept and treeless tract of country, which the Chinese call „The Cow's Horn, on which nothing will grow.“ The phrase which Sidney Smith applied to Scotland, „the knuckle end of the kingdom“ would*

[1]) *„Schiffsstation in Ostasien“*, pag. 380—381.

Digitized by Google

exactly fit this part of China. The inhabitants are poor, badly clothed and ill-fed, and though the province is by no means populous, vast number of the people emigrate to Manchuria and to the maritime provinces of Siberia. On the promontory there are no lakes or rivers of any size to fertilize the country and to afford inland waterways."

Die Frage, ob die Wahl Chefoos als Vertragshafen für Shantung eine glückliche und zweckentsprechende war, ist zwar insoferne müßig, als man sich mit derselben einer nahezu unabänderlichen Thatsache gegenüber findet; aber nichtsdestoweniger ist diese Frage des öfteren ventilirt worden. Consul Clement F. R. Allen, dem wir hier folgen, lässt sich hierüber in seinem inhaltsvollen Berichte über das Jahr 1891 in der folgenden Weise aus: Auf der Nordseite der Halbinsel ist wohl nicht leicht ein Ort namhaft zu machen, welchem ein wesentlicher Vorzug vor Chefoo zuerkannt werden könnte. Woi-Ha-Wei hat vielleicht einen besseren, richtiger einen weniger schlechten Hafen als Chefoo; aber es liegt dieser Ort noch weiter ostwärts und ist demnach noch weniger geeignet, einen centralen Handelsplatz, den Stapel- und Vertheilungsort der einheimischen und fremden Handelsgüter für die Provinz abzugeben. Die an der Nordküste, aber westlich von Chefoo noch vorfindlichen Häfen sind alle sehr klein, und merkwürdigerweise hat die Ausmündung des Hoangho, wo man ein chinesisches Hamburg oder Bordeaux vermuthen sollte, gar keinen Flusshafen. Die Barre der Hauptflussmündung soll kaum drei Fuß Wassertiefe aufweisen. Die Südseite der Halbinsel ist es, welche von der Natur in maritimer Richtung bevorzugt ist. Diese Südküste verfügt über zahlreiche gute, natürlich geschützte Häfen, unter welchen Chiao-Chou der vorzüglichste und bedeutendste ist. In diesem Hafen soll von Seite der chinesischen Regierung die Anlage eines weiteren neuen Kriegshafens geplant sein. Allerdings würde auch dieser Hafen, falls er, und nicht Chefoo, der Vertragshafen für Shantung wäre, oder vielleicht einmal dazu würde, unter dem gleichen wesentlichen Übelstande leiden, welcher ebenso wie Chefoo die Vertheilung der fremden Güter nach der Provinz und die Ansichnahme der einheimischen Producte sehr erschwert: nämlich unter dem Mangel an Communicationen in das Innere.

„Die wenigen Straßen" — schreibt Fregattenkapitän v. Khittel — „welche Chefoo mit den verschiedenen Orten der Umgebung verbinden, sind, wie überall in China, in schlechtestem Zustande. Sie sind eigentlich nur Saumwege, werden nur von Tragthieren benützt, und sind für das Befahren mit irgend welchem Fuhrwerke gänzlich ungeeignet. Gegen das Innere führt eine Straße nach Ping-Tu; längs der See führt ein Weg nach Taku und Tientsin, welcher häufigen Überschwemmungen ausgesetzt ist; eine sogenannte Militärstraße nach Woi-ha-wei, lediglich strategischen Zwecken dienend, soll geplant sein."

Der in China so allgemein wahrnehmbare Mangel, das Fehlen guter und ausreichender Land-Communicationen, fällt für Chefoo doppelt nachtheilig ins Gewicht. Chefoo ist nämlich der nördlichste der chinesischen Häfen von einiger Bedeutung, welcher den ganzen Winter hindurch eisfrei bleibt. Tientsin, dessen Handelsumsatz das Dreifache von jenem von Chefoo erreicht, und Newchwang, dessen Umsatzwerte im Jahre 1891 jene von Chefoo um 1 250 000 £ übertrafen, sowie die Nichtvertragshäfen: Chin-Chou, Shan-Hai-Kuan u. a. m., welche für den chinesischen Küsten-Seehandel von Bedeutung sind, frieren im Winter für eine Zeitdauer zu, welche von $2^1/_2$ bis

4 Monate variirt. Chefoo könnte deshalb für die ganze Winterszeit einen bedeutenden Theil der Warenbewegung an sich ziehen, welcher diesen Häfen zukommt, wenn es eben durch Communicationen in guter Verbindung mit dem Inneren der Provinz und des Landes überhaupt stehen würde; aber so, wie die Sachen thatsächlich liegen, muss Chefoo mit seinem das ganze Jahr hindurch accessiblen Hafen in den Wintermonaten geradeso feiern, wie die nördlichen, von der Natur weniger begünstigten Häfen. Zur Zeit der überall offenen Schiffahrt bildet Chefoo meistens eine Escale für alle nach den nördlichen Häfen gehenden oder von da kommenden Schiffe. Im Winter beschränkt sich aber die Schiffsbewegung im Hafen ziemlich auf den wöchentlichen Shanghai-Dampfer, etwa einen anderen Dampfer, welcher Bohnkuchen für Swatow laden kommt, während die sonst regelmäßig verkehrenden japanischen Dampfer in dieser Jahreszeit den Verkehr mit Chefoo gänzlich einstellen. — Statistische Details über die Schiffsbewegung im Hafen von Chefoo werden wir in gewohnter Weise weiter unten folgen lassen.

Wenn auch die Schaffung von landeinwärts führenden ausreichenden Communicationen, so wichtig dies auch für Chefoo wäre, noch auf lange Zeit hinaus nur ein frommer Wunsch bleiben dürfte, so verschließt man sich doch schon jetzt von keiner der betheiligten Seiten der Überzeugung, dass es Gebot der dringenden Nothwendigkeit sei, Chefoo mit Hafenanlagen zu versehen, welche wenigstens den fühlbarsten der jetzt dort herrschenden Übelstände abhelfen würden. Der Hafen besteht gegenwärtig aus einer halbkreisförmigen, etwa drei Meilen weiten Bay, welche nur im Norden durch den sogenannten *Bluff* einigen Schutz genießt. Dieser *Bluff* ist ein halbinselartiges Gebilde, ein ehemaliges Eiland, jetzt durch einen niedrigen sandigen Landstreifen mit dem Festlande in Zusammenhang. Die Schiffe, welche Warenoperationen vorzunehmen haben, ankern vor der Stadt, wo sie nördlichen und nordöstlichen Winden mit dem damit verbundenen starken Seegange völlig schutzlos preisgegeben sind; während dieser besonders im Winter häufigen Nordwetter muss jede Arbeit unterbrochen und das Schiff unter den Schutz des *Bluff* gebracht werden. Auf diesem geschützteren Ankerplatze muss das Schiff nun unthätig liegen bleiben, bis die Änderung der Witterungsverhältnisse ihm gestattet, seinen alten Ankerplatz gegenüber von der Stadt, wo allerdings der Ankergrund ein vorzüglicher ist, wieder einzunehmen und seine Ladungs- oder Löschungsarbeiten wieder fortzusetzen. Gewiss ein Zustand, welcher in der Zeit des Dampferverkehres, wo jeder Tag Zeitverlust schwer ins Geld geht, als ein unhaltbarer bezeichnet werden darf.

Eine dauernde und ausreichende Abhilfe könnte auf zweierlei Art geschaffen werden. Entweder müsste man sich zum Bau eines Wellenbrechers entschließen, der, vom *Yentai Hill* aus laufend, den Ankerplatz vor der Stadt gegen den nördlichen Seegang schützen würde; diesem Bau käme das Vorhandensein eines Riffes zustatten, welches die Basis für das landwärtige Ende des Wellenbrechers abgeben könnte, während die seewärtige Fortsetzung auf die erforderliche Länge hinaus mittels Steinwurfes hergestellt werden müsste. Eine andere Art der Abhilfe, wahrscheinlich mit geringeren Kosten verbunden als die Herstellung des Wellenbrechers, wäre es, wenn man den „*Bluff*“ zum Orte des Ein- und Ausschiffens der Waren machen würde. Wie schon erwähnt, hängt dieser *Bluff* mit dem Festlande durch einen schmalen sandigen Isthmus zusammen; es läge nahe, auf diesem Isthmus eine Dampf- oder Pferdebahn, ja selbst nur eine fahrbare Straße anzulegen, welche den allezeit gut ge-

schützten Ankerplatz unter dem *Bluff* mit den Warenlagern der Stadt in Verbindung bringen würde, und mit der Zeit könnten auch selbständige Warenlager auf dem *Bluff* errichtet werden. Consul Allen erwähnt, dass er über die Nothwendigkeit solcher Anlagen, im Interesse der Schiffahrt und des Handels, schon öfters mit den chinesischen Machthabern einen Meinungsaustausch gepflogen habe; es sei ihm stets die Einwendung gemacht worden, der Platz sei zu arm, um die Auslagen auf sich nehmen zu können, welche die Folge dieser Arbeiten sein müssten. Diesen Einwendungen hält der Consul die Thatsache gegenüber, dass man sich nicht zu arm fühle, an die Errichtung moderner Forts mit europäischen Geschützen an dem Hafeneingange zu schreiten — Militärische Erwägungen scheinen eben auch hier geeignet, die Zurückstellung der Erfüllung anderer, wenn auch an sich noch so berechtigter Wünsche zu bedingen; aber in dieser Sachlage darf man eine Bekräftigung der bei einem früheren Anlasse erwähnten Ansicht des Commandanten der Zrinyi folgern, dass nämlich der Zeitpunkt, in welchem man in China endlich an die Schaffung von Landcommunicationen im großen Stile — zunächst Eisenbahnen — schreiten wird, jener Moment sein wird, in welchem die militärische Nothwendigkeit, der strategische Wert solcher Anlagen erkannt, vielleicht in empfindlicher Weise gefühlt worden sein wird.

Der ungeschützte Ankerplatz von Chefoo leidet noch an anderen wesentlichen Übelständen. Es fehlt nämlich dasjenige beinahe gänzlich, was der Engländer kurz und bezeichnend *„pier-accomodation"* zu nennen vermag: Molos, Uferquaie, Landungstreppen, Bootshäfen u. s. w. Die Einfuhrwaren müssen mittels Lichterbooten gelöscht werden; diese Boote bringen die Waren an den Strand vor dem Damme des kaiserlichen Zollhauses, wo sie im Freien übereinander gestapelt werden. Von hier muss der Abtransport entweder wieder mittels Booten geschehen, welche aber nur bei glatter See und zur Flutzeit herankommen können, oder es erfolgt der Transport mittels Lastträger durch die engen und gewundenen Straßen der Stadt. Die Ladung und Löschung der Dschunkenladungen geschieht beinahe durchwegs direct durch Lastträger — *Coolies* — welche zu und von dem Fahrzeuge durch das niedrige Uferwasser waten. Dies geschieht auch zur Winterszeit, und die Kälte des Wassers und der Luft gestaltet die bezügliche Arbeit zu einer besonders harten; aus Schweinsleder gefertigte Beinkleider, welche von den *Coolies* bei der winterlichen Arbeit getragen werden, bieten nur einen unzureichenden Schutz.

Die Handelswelt von Chefoo, und zwar sowohl die fremde als die einheimische, will sich zwar vereinigen, um wenigstens eine Art von hölzernem Quai, vom Zollhause längs des Strandes in der Ausdehnung der Stadt, zu schaffen, und man ist geneigt, zu diesem Zwecke einen eigenen Fond zu gründen, welcher aus der freiwilligen Abgabe von einem Zehntel Procent ad valorem der aus- und einzuschiffenden Waren gebildet werden soll; doch ist die Ausführung dieses Projectes mangels der genügenden Unterstützung seitens der heimischen Machthaber noch fraglich. Nach chinesischer Auffassung würde eben die Schaffung eines, wenigstens für Boote und bei gutem Wetter stets practicablen Uferdammes nur die eine Folge haben, dass die *Coolies* ihren sauern, aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen sicheren Verdienst zum Theile verlieren würden.

Jedenfalls ist die Thatsache bemerkenswert genug, dass Chefoo, unter allen den jetzt schon recht zahlreichen Vertragshäfen Chinas sozusagen der einzige Seehafen — denn alle anderen sind mehr oder minder doch Fluss-

Digitized by Google

häfen — jeder, auch der geringsten Anlage entbehrt, welche für die glatte Abwicklung der Arbeit eben in einem Seehafen unentbehrlich sind, und in solchen auch nirgends mehr fehlen. —

Einen ganz besonderen natürlichen Vorzug besitzt Chefoo unter allen chinesischen Vertragshäfen in seinem Klima. Dieses ist unstreitig das günstigste an der ganzen Küste von China. Die relativ nördliche Breite unter $37^1/_2$°, die Lage an der offenen See, die regelmäßigen erfrischenden Seebrisen gestalten das Sommerklima von Chefoo zu einem nicht nur ertragbaren, sondern geradezu angenehmen. Das Maximum der Sommertemperaturen übersteigt auch in warmen Jahren nicht 32° C. Die landwärtig gelegenen Berge schützen die Stadt und Umgebung vor heißen Sommerwinden; der Winter ist gemäßigt, eher milde, aber sehr regenreich.

Chefoo verdankt es seinem angenehmen Sommerklima, dass dieser Ort von allen in China lebenden Fremden als eine Art von natürlichem Sanatorium angesehen wird, und vielfach wird hier Sommeraufenthalt genommen, um den ertödtenden Wirkungen des Hochsommers in den südlicheren oder inneren Vertragshäfen zu entgehen. Japan, dieses herrliche, von der Mutter Natur unter allen Ländern der Welt am meisten begünstigte und bevorzugte Paradies, diese in die blaue Oceansee getauchte Schweiz, ist der Sommeraufenthalt für diejenigen in China lebenden Europäer und Amerikaner, welche die größeren Kosten eines weiteren Deplacements zu bestreiten vermögen; Chefoo ist ein relativ nahe gelegener, mit geringerem Kostenaufwand zu erreichender Ort, welcher ein Sommerklima bietet, das dem japanischen nahezu gleichwertig ist, und daher von sehr zahlreichen der Erholung Bedürftigen während der Hochsommermonate gerne aufgesucht wird.

Von dem regen Fremdenbesuche in Chefoo gibt das Bestehen mehrerer großer Hotels — unter welchen Fregattenkapitän Khittel das *Beach-* und das *View*-Hotel, dann eine etwa eine Seemeile von der Stadt entfernte Hotelpension hervorhebt — alle in prächtiger Lage und auf das comfortabelste eingerichtet, genügendes Zeugnis; von dem guten Gesundheitszustande in Chefoo aber die Thatsache, dass man das einzige hier bestehende, für die Aufnahme kranker Europäer eingerichtete Spital gänzlich leer stehend fand.

Die Zahl der in Chefoo im Hochsommer ihrer Erholung lebenden Fremden wächst von Jahr zu Jahr; sie beträgt gegenwärtig 300—400. Auch die christlichen Missionäre in China haben Chefoo zu ihrem Sanatorium gewählt; nach oft jahrelang fortgesetztem entbehrungs- und mühereichem Leben im Inneren des Landes finden diese würdigen Männer, die auf jede Lebensfreude im Dienste der von ihnen vertretenen heiligen Sache verzichten, hier einige Ruhe und Kräftigung ihrer Gesundheit für neue, unausgesetzte Anstrengungen. —

Die Gesammtbevölkerung von Chefoo soll an 32 000 Einwohner betragen; davon waren zur Zeit des Aufenthaltes der Zrinyi 373 Europäer. Mit Rücksicht auf die Jahreszeit dürfte ein guter Theil dieser letzteren nicht zu den ständigen fremden Bewohnern von Chefoo gehört haben. Man gab dem Commandanten der Zrinyi die folgenden Specialdaten:

In der Stadt Chefoo selbst waren an Fremden: 65 Männer, 70 Frauen, 120 Kinder; in der Umgebung der Stadt aber noch 34 Männer, 94 Frauen, 60 Kinder. In dieser Gesammtsumme zählte man 150 Personen, die Angehörige der verschiedenen christlichen Missionen waren.

Das europäische *Settlement* liegt auf einem kegelförmigen Hügel, welchem der flache sandige Strand vorgelagert ist; es enthält einige sehr hübsche

Digitized by Google

Gebäude und besteht durchaus aus neu gebauten, sehr comfortabel eingerichteten, gartenumschlossonen Villen. Den schönsten Eindruck macht der *Bungalow* des englischen, auch die Agenden des k. n. k. Consnlates führenden Consular-Vertreters. Dieser geränmige *Bungalow* liegt in herrlichen Parkanlagen, die sich den Hügel herab bis an den Meeresstrand fortsetzen. Auf dem Gipfel des Hügels ist ein Pavillon errichtet, welcher eine reizende Rundschau über die Stadt und den Hafen und ebenso die schönste Fernsicht gegen die grünen Bergketten im Inneren gestattet.

An das europäische *Settlement* schließt sich, in niedriger Lage, unmittelbar die chinesische Stadt an. Diese ist jeden Interesses bar, besteht aus den landesüblichen engen, winkligen, in nnglaublicher Weise durch Schmutz und Unrath aller Art verlegten, unregelmäßig gegliederten, oft krnmmen Straßen. Es kostet den fremden Besucher eine gewisse Überwindung, den schönen, frischen, lachenden Seestrand zwischen der Stadt und dem Hafen zu verlassen, um in die alle Sinne zugleich beleidigende Chinosenstadt einzudringen.

Die Schönheit des Strandes in der Bay von Chefoo wird von allen Besuchern dieses Ortes hervorgehoben; Fregattenkapitän Khittel bemerkt, dass dieselbo ordentlich zur Anlage eines fashionablen Seebades nach europäischem Muster einlade. — Zu angenehmer Lebhaftigkeit des Sommeraufenthaltes in Chefoo trägt übrigens auch der Umstand bei, dass die meisten in den ostasiatischen Gewässern stationirten fremden Kriegsschiffe diesen Hafen während der Sommermonate auf kürzere oder längere Zeit zu besuchen pflegen. Sanitäre Gründe mögen auch hier mitwirken. Die ostasiatischen Escadren Englands, Deutschlands, Frankreichs, sowie Russlands, wählen gerne den rnhigen Golf von Pe-chili für die Abhaltung ihrer Sommermanöver, für Scheibenschießübungen u. dorgl.; ebenso das chinesische Nordgeschwader und zahlreiche japanische Kriegsschiffe. Es soll vorkommen, dass im Hafen von Chefoo während der Sommerszeit bis zu 40 Kriegsschiffe der verschiedensten Flaggen zn gleicher Zeit nebeneinander vor Anker liegen.

Trotz dieser hänfigen Besuche von Kriegsschiffen ist es in Chefoo mit den Ressourcen für die Schiffahrt nicht allzugünstig bestellt. Ein Arsenal, oder technische Etablissements, welche den Bedürfnissen der Schiffahrt dienstbar wären, gibt es hier nicht; vom Lebensnerv der modernen Schiffahrt, der Kohle, sind meistens nur mäßige Qnantitäten am Lager, und die Auswahl nach Qnalität und Preis daher eine ziemlich beschränkte. Die Zrinyi fand Cardiff-, japanische und chinesische Kohle, von jeder otwa 1500 Tonnen, vor. Cardiffkohle wurdo mit 21 Dollars per Tonne bezahlt.

Trinkwasser ist hier meistens nur Regenwasser. Die Firma Sietas & Co. besitzt anf ziemliche Entfernung von der Stadt eigene Sammelbrunnen, von welchen ans das Trinkwasser in eisernen Lastbooten den Schiffen zugeführt wird.

Lebensmittel sind erhältlich, doch erwähnt der Commandant der Zrinyi ausdrücklich, dass nur die frischen Artikel als zufriedenstellend angesehen werden konnten, und bei allen Artikeln die Qualität nicht im Einklange mit dem Preise stand. Es wurde die folgende Preistabelle eingesendet.

Frisches Fleisch	14	*cents*	per	*kg.*
" Brod	14	"	"	"
Gemüse	3	"	"	"
Zwieback	13	"	"	"
Gesalzenes Rindfleisch	15	"	"	"

Reis	8	*cents* per *kg*
Fisolen	16	„ „ „
Erbsen	16	„ „ „
Salz	2	„ „ „
Zucker	12	„ „ „
Kaffee	90	„ „ „
Wein	30	„ „ „
Zwiebel	20	„ „ „
Schweinefett	40	„ „ „

Maschinenmaterial ist erhältlich und man bezahlte

Maschinenöl	50	*cents* per *kg*
Mineralöl	60	„ „ „
Werg	35	„ „ „

Die einzigen Firmen, bei welchen die eben erwähnten Approvisionirungsartikel zu haben waren, sind Sietas & Co. und Price & Co.

Über die Geld- und Münzverhältnisse, die Inanspruchnahme der Banken u. s. w. gilt für Chefoo dasselbe, was bei Gelegenheit der Besprechung der anderen chinesischen Häfen schon öfters wiederholt worden ist.

In regelmäßiger Postverbindung steht Chefoo nach Norden über Tientsin mit Peking, nach Süden über Shanghai mit den übrigen Vertragshäfen; telegraphische Verbindung gibt es über Kiang-Jing nach Shanghai mit dem Anschluss an das internationale Telegraphennetz und nach Norden ebenfalls über Tientsin nach Peking.

Außer dem englischen, zugleich österreich-ungarischen Consulate gibt es in Chefoo ein deutsches, französisches, italienisches, russisches (gleichzeitig auch belgisches), spanisches, schwedisch-norwegisches und ein japanisches Consulat.

Die Vorsteher der einheimischen Behörden sind ein *Tao-tai* und ein *Tschifu*; ferners besteht hier ein kaiserliches Zollamt und ein Hafenamt

Ein altes Steinfort, zwei Meilen im Westen von *Tower Hill* in dominirender Lage, auf einem etwa 200′ hohen Hügel orbant, beherrscht sowohl die Stadt als die See; in der Stadt selbst bemerkte man weder irgendwelche militärische Etablissements, noch eine Garnison. Die Besatzung des erwähnten Forts, wahrscheinlich in einem nahe daran gelegenen sogenannten *Camp* untergebracht, soll an 1000 Mann betragen. —

Der Umfang der Thätigkeit Chefoos im Außenhandel ist ein ziemlich stabiler. Der Gesammtwert des Ausfuhr- und Einfuhrhandels erreicht jährlich rund drei Millionen Pfd. Sterl. Die genauen Gesammtwerte, welche wir bei einer früheren Gelegenheit [1]) für die Jahre 1884 bis inclusive 1888 gegeben haben, (Minimum von 2 796 458 £ im Jahre 1884 und Maximum von 3 108 394 £ im Jahre 1887) erreichten in den drei folgenden Jahren 3 030 268, 3 385 617 und 3 091 373 £

Diese Hauptsummen setzten sich zusammen wie folgt:

	Im Jahre 1889	1890	1801	
Fremde Einfuhren	1 063 314	1 523 967	1 446 581	£
Einheimische Einfuhren	592 776	617 782	630 301	„
Ausfuhren	1 374 178	1 243 868	1 014 491	„

[1]) Vergl. *„Schiffsstation in Ostasien"*, pag. 540.

Digitized by Google

Die Zunahme in den Werten von 1889 auf 1890, sowie die Abnahme derselben von 1890 auf 1891 fußt übrigens nicht ausschließlich auf der Menge der umgesetzten Waren, sondern zu großem Theile auch auf der Verschiedenheit der Relation, welche zur Umrechnung der in den landesüblichen *Haikwan Taels* ausgedrückten Summen in Pfund Sterling, den bestandenen Mittelcursen entsprechend, angewendet werden musste.

Diese Relationen waren:

für 1889.....	1 *H. T.*	= 4 *sh*	$8^1/_2$	*d.*
„ 1890.....	1 „ „	= 5 „	2	„
„ 1891.....	1 „ „	= 4 „	9	„

Die Differenz von 292 244 £ zwischen den oben angegebenen Gesammtwerten pro 1890 und 1891 reducirt sich, wenn von dem eingetretenen Preisfalle (5 *d* per *H. T.*) abgesehen würde, auf nur circa 21 000 £ (89 269 *H. T.*).

Auf die Details des Außenhandels übergehend, finden wir das Folgende.

Einfuhren.

1. Baumwollwaren.

a) Die größten Werte erreichen die hier zur Einfuhr gelangenden Baumwollgarne, die im Lande selbst zu Geweben verarbeitet werden. Die indischen (Bombay-) Garne haben hier die englischen Garne beinahe vollständig verdrängt.

Es wurden eingeführt:

Im Jahre							
1889	englische und indische...	7 767 707	Pfund	im	Werte	von	271 706 £
1890	indische..............	13 938 533	„	„	„	„	519 417 „
	und englische.........	214 800	„	„	„	„	7 772 „
1891	indische..............	3 333	Tonnen „	„	„		?
	englische.............	134	„	„	„	„	?

Die nächst hohen Werte erreichen graue *Shirtings*, *T-cloth* und amerikanische *Sheetings*.

b) Graue *Shirtings*:

Im Jahre 1889.....	218 484	Stück	im	Werte	von	76 297	£
„ „ 1890.....	363 946	„	„	„	„	134 042	„
„ „ 1891.....	259 990	„	„	„	„	?	

c) *T-cloth*:

Im Jahre 1889.....	184 676	Stück	im	Werte	von	65 228	£
„ „ 1890.....	231 026	„	„	„	„	81 922	„
„ „ 1891.....	184 676	„	„	„	„	?	

Amerikanische *Sheetings*:

Im Jahre 1889.....	108 005	Stück	im	Werte	von	69 163	£
„ „ 1890.....	159 719	„	„	„	„	104 005	„
„ „ 1891.....	108 005	„	„	„	„	?	„

2. Wollwaren.

Die Einfuhren an Wollwaren erreichen nur geringe Werte. Die Bevölkerung zieht für die Winterbekleidung den Gebrauch billiger Pelze vor. Consul Hosie (1890) bemerkt über die Einfuhr von Wollwaren in Chefoo: ....*in a province where the commonest coolie boasts of a sheepskin, there is little room for these expensive matverials.* Consul Clement R. F. Allen (1891) bemerkt,

Digitized by Google

dass, obwohl eine geringe Zunahme der Einfuhrswerte in Wollwaren von 1889 auf 1890 und 1891 zu constatiren sei, dieselben doch in Shantung keinen guten Markt haben. Er fügt bei: *The people find skins and commoner furs, and wadded cloths cheaper and a more convenient wearing in winter.*

3. Opinm.

Dieser Artikel, welchem vor Zeiten ein so traurig hervorragender Posten unter den fremden, speciell englischen, Einfuhren nach China zukam — wir brauchen nur daran zu erinnern, dass einer der gegen China geführten Kriege nicht mit Unrecht den Namen des „Opiumkrieges" [1]) erhielt nnd behielt — wird in immer steigender Progression nunmehr im Lande selbst erzeugt, und verliert nach und nach als Einfuhrsartikel an Bedeutung.

Es ist ein interessantes Zusammentreffen der Thatsachen, dass einerseits die chinesische Theeausfuhr von der Zunahme der ostindischen nnd Ceylon-Theeproduction ernstlich bedroht ist, während andererseits zugleich China auf dem Wege ist, nach und nach von der indischen Opiumeinfuhr unabhängig zu werden.

Zur Einfuhr kamen in Chefoo:

a) Malwa-, Patna- und Benares-Opium.

Im Jahre	1889.......	285 *piculs*
„ „	1890.......	308 „
„ „	1891.......	332 „

Die Wertangaben fehlen in den Berichten, auf die wir uns hier stützen.

Der Chef der kaiserlichen Zollbehörde in Chefoo sah sich in der Lage, in seinem Berichte über das Jahr 1890 die Angabe zu machen (*to „hazard" the statement*, sagt Consul A. Hosie), dass die Provinz Shantung allein jährlich 3 786 666 Pfund (etwa 28 000 *picul*) einheimisches Opinm producire. [2]) Es wäre dies eine Menge, welche ein Drittheil der Gesammtmenge der jährlichen Opiumeinfuhr in ganz China übersteigen würde. Nicht weniger als 230 000 englische *acres* Land müssten während sechs oder sieben Monaten des Jahres der Opiumgewinnung dienstbar sein, damit die oben angegebene Menge erzeugt werden könnte. Jedenfalls bilden aber, wenn diese Angaben auch nur annähernd richtig sind, die wenigen Hunderte von *piculs* in Chefoo eingeführten, nichtchinesischen Opiums eine verschwindende Größe gegen die Masse des in der Provinz erzeugten einheimischen Productes.

---

[1]) Vergl. hierüber „*Schiffsstation in Ostasien*", pag. 386 u. 387.

[2]) Der Consularbericht über das folgende Jahr (1891) enthält hingegen die Bemerkung: „*Indian opium is a luxury for the rich alone, who are not numerous in Chefoo. The poppy is grown in this province, but to no great extent. I am informed, that the bulk of the opium used hereabouts is manufactured in the neighbouring province of Shansi.* Thatsächlich wurde im Jahre 1891 beinahe ebenso viel chinesisches als indisches Opium (circa 200 *picul*) zur See nach Chefoo eingeführt, nnd zwar durch den Dampfer Kwang-chi, welcher zwischen mehreren Nichtvertragshäfen im Gelben Meer und Golf von Pechili verkehrt. Es ließe auch dies den Schluss zn, dass die obigen Angaben des kaiserlichen Zollamtschefs auf irrigen oder übertriebenen Informationen beruhen dürften.

Digitized by Google

4. Metallwaren.

Eisen in Barren und Draht, Nägel, altes Eisen, Blei und Stahl:

Im Jahre	1889.....	7 146	Tonnen	im Werte von	41 254 £
„ „	1890.....	9 630	„	„ „ „	78 390 „
„ „	1891.....	7 068	„	„ „ „	?

Der Hauptposten kommt hier der Rubrik „Altes Eisen“ zu und zwar:

Im Jahre	1889.....	4 373	Tonnen	im Werte von	22 952 £
„ „	1890.....	6 345	„	„ „ „	38 032 „

In Chefoo bestehen mehrere Schmiedewerkstätten, welche das importirte „alte Eisen“ zu Gegenständen des landesüblichen Bedarfes umarbeiten. Hier werden Werkzeuge für landwirtschaftliche Zwecke, Eisenbestandtheile für den Dschunkenbau, solche für Fuhrwerke und Packzeug, Sudkessel u. s. w. erzeugt. Der Bedarf an Blei ist ein geringer, da es hier keinen Thee, also auch keine Theeverpackungsindustrie gibt. —

Es ist vielleicht für uns hier der geeignetste Moment, da wir eben der Einfuhren von Metallwaren nach Chefoo Erwähnung gethan haben, über den Reichthum der Provinz Shantung an mineralischen Naturschätzen einige Bemerkungen einzuflechten, über einen Reichthum, welcher längere Zeit hindurch ziemlich stark überschätzt worden zu sein scheint, bis erst in neuerer Zeit die streng wissenschaftlichen Untersuchungen des Freiherrn von Richthofen die Grundlage für eine richtigere Beurtheilung boten.

Der genannte Gelehrte bemerkt, dass Shantung eine gewisse Berühmtheit durch die Berichte von Reisenden und Missionären erhalten habe, welche von großartigen metallischen Schätzen sprachen, die hier unter der Oberfläche der Erde, kaum dem Auge verborgen, nur der mühelosen Hebung zu harren schienen. Es sei viel über diesen Gegenstand geschrieben worden, und Karten der Provinz seien erschienen, gänzlich mit den Namen der verschiedensten Metalle überdeckt, die hier in reichster Menge anzutreffen sein sollten, so dass man glauben musste, es sei Shantung einer der zukunftreichsten Minendistricte der bewohnten Erde und man es kaum zu fassen vermochte, dass die Chinesen Jahrtausende hindurch nichts gethan hatten, um die hier sozusagen vor Augen liegenden Schätze zu heben. Doch seien die Blicke und Urtheile von Reisenden in wenigen Fällen so sehr durch ihre Wünsche beeinflusst gewesen wie hier; und während die wertvollsten Metalle, Gold, dann Silber, Kupfer und Blei, auf den erwähnten Kartenskizzen fast überall als vorhanden verzeichnet waren, nahm gerade das einzige Metall, welches in Shantung eine wirkliche Zukunft haben mag, das Eisen, die allerletzte Stelle ein.

Alle Flüsse, welche aus Gebirgen mit Krystallgebilden kommen, führen einiges Gold; und in der That findet sich in den Alluvial-Partien der Provinz Shantung einiges Gold vor, dessen mühsame Gewinnung den Lebensunterhalt für besonders arme Schichten der Bevölkerung abgibt; die Entdeckung dieser Thatsache genügte, um im Jahre 1868 ein wahres Goldfieber wachzurufen. Glücklicherweise zerfloss das Wahngebilde, bevor es ernstlichen Schaden hatte anrichten können.

Die Neigung, überall Spuren von metallischen Reichthümern zu entdecken, war aber einmal wachgerufen, und die schlauen Eingeborenen wussten sich diesen Umstand sehr gut zu Nutzen zu machen; den Erzlager suchenden Reisenden fehlte es nie an dienstwilligen Gehilfen, die ihnen reichlich Musterstücke von Erzen herbeibrachten, welche ja hin und wieder wirklich ihren Ursprung in

Digitized by Google

der Provinz selbst gehabt haben mögen. Man übersah gänzlich, dass die Chinesen sich ganz gut auf die Ausbeutung von Minen verstehen, wenn sie glauben, ihren Vortheil dabei zu finden; man gab sich der Täuschung hin, es seien die schwerfälligen Mandarine, welche die Schuld daran hätten, dass in Shantung nicht lebhafter Bergbau betrieben werde, und vergaß, dass gerade die Mandarine sich ein so schönes Steuerobject, wie Bergwerke es abgeben, nicht leicht würden entgehen lassen.

Das einzige Metall, welches in Shantung wirklich in genügend reichen Lagern vorkommt, um der Ausbeute in großem Stile zu lohnen, ist nach Freiherrn von Richthofens gewichtigem Ausspruche das Eisen.

Über die Goldgewinnung in Shantung ist Consul Allen in der Lage, auf Grund von Informationen, die er von befreundeter chinesischer Seite erhielt, das Folgende zu berichten:

Die als die besten Golddistricte anerkannten Gegenden der Provinz Shantung sind jene von P'ing-tu, Ning-hai, Wei-hsien, Chi-hsia, Chao-yüan und Chü-choo. Die Goldminen von P'ing-tu wurden im Jahre 1884 eröffnet und man erreichte durch primitive Handarbeit anfänglich ziemlich zufriedenstellende Resultate. Doch kam man bald darauf, da man es hier mit Quarz zu thun bekam, dass an die Stelle der einfachen Handkraft Maschinenarbeit treten müsse. Man bemühte sich nun, ein Capital von 100 000 *Taels* aufzubringen, um die Minen von P'ing-tu und Chü-choo mit den erforderlichen mechanischen Einrichtungen zu versehen. Der französisch-chinesische Krieg erschwerte die Aufbringung des erforderlichen Geldes, und man musste sich auf die Ausbeutung der P'ing-tu-Minen allein beschränken. Aber auch diese deckten bald nicht mehr die laufenden und die Zinsen der schon gemachten Auslagen. Der Leiter des Unternehmens, Herr Becher, und sein europäisches Hilfspersonal wurden entlassen, und die Arbeiten im Jahre 1888 eingestellt. Nun folgten Versuche mit den Ning-hai-Minen. Amerikanische und chinesische Experten wurden aus Californien berufen, deren Aufgabe wohl zunächst darin bestand, Prospecte zu lanciren; die Arbeiten wurden begonnen, durch drei Jahre fortgesetzt, doch war das Resultat kein besseres als in P'ing-tu. Ebensowenig lohnend erwiesen sich die in Wei-hsien gemachten Anstrengungen. Gegenwärtig steht Chao-yüan im Vordergrund des Interesses und es sollen dort die Arbeiten in großem Stile in Angriff genommen werden; doch hatten solche bis zum Zeitpunkte der Erstattung des Berichtes, dem wir hier folgen — März 1892 — noch in keiner Weise begonnen. Aus diesen Thatsachen scheint der berechtigte Schluss gezogen werden zu dürfen, dass, wenn auch Shantung zweifellos Gold in gewisser Menge besitzen mag, es doch sehr unwahrscheinlich ist, dass dasselbe in einer, reichen Gewinn bringenden Weise zutage gefördert werden könne; arme bescheidene Goldwäscher, die sich mit einem Verdienste weniger *pence* im Tage zufrieden geben, mögen immerhin ihren Lebensunterhalt durch diese Arbeit fristen. Ein chinesisches Californien in Shantung dürfte aber auch fernerhin ein Traumbild, und Baron Richthofen mit seinem abfälligen Urtheile über den Reichthum Shantungs an Edelmetallen im Rechte bleiben.

Die Bleiminen und Kohlenlager der Provinz Shantung liegen zumeist im westlichen Theile der Provinz. Im Jahre 1891 kamen an 30 *t* Blei von den Minen von Tzu-ch'uan von Chefoo aus nach Shanghai zur Verschiffung. Im Süden der Provinz sind die eisenreichsten Districte, und in der Nähe der bestehenden Eisenbergwerke soll ein Kohlenlager entdeckt und sofort von dem *Tao-tai* von Chefoo angekauft worden sein.

5. Petroleum (*Kerosine*).

Im Jahre 1889...amerikanisches	320 160	*gallons*	im	Werte	von	9 728 £
russisches	27 300	„	„	„	„	755 „
„ „ 1890...amerikanisches	596 770	„	„	„	„	18 786 „
russisches	10 000	„	„	„	„	318 „
„ „ 1891 amerikanisches	1 318 194	„	„	„	„	?
russisches	50 000	„	„	„	„	?

Die rapid steigende Zunahme in der Einfuhr dieses Artikels ist bemerkenswert, besonders wenn berücksichtigt wird, dass gerade in Shantung sehr bedeutende Mengen von Brennöl (aus Bohnen) erzeugt wird. Es scheint, dass die Befürchtungen, welche aus der Gefährlichkeit des Petroleums erwachsen, hier schon mehr überwunden sind, als in anderen Theilen Chinas. Vom rhederei-commerziellen Standpunkt aus ist die Thatsache von Interesse, dass im Jahre 1891 eine Ladung von 300 000 *gallons* Petroleum mittels Segelschiff direct von New York nach Chefoo kam.

6. Zündhölzchen.

Im Jahre 1889.......	219 426	Gros	im	Werte	von	37 177 £
„ „ 1890.......	255 840	„	„	„	„	47 599 „
„ „ 1891.......	219 426	„	„	„	„	?

Die sogenannten *Lucifer matches* werden am meisten begehrt, und die billigsten Sorten finden den größten Anwert. Der englische Consularbericht für das Jahr 1891 erwähnt die von mehr als einem Standpunkte aus interessante Thatsache, dass große Mengen chinesischer und japanischer Zündwaren geringer Sorten, unter gefälschten österreichischen Marken in Chefoo znr Einfuhr und zum Weiterverkaufe gelangen. Das k. und k. Generalconsulat zu Shanghai hat hierüber Beschwerdo erhoben, und beim kaiserlichen Zollamte von Chefoo den Erlass entsprechender Verfügungen zur Abstellung solch betrügerischen Vorgehens erwirkt.

7. Kohle.

Im Jahre 1889.............	18 000 *t*	im	Werte	von	33 570 £
„ „ 1890.............	6 165 „	„	„	„	12 741 „
„ „ 1891.............	? „	„	„	„	?

Von den heimischen Erzeugnissen, welche in der Einfuhr Chefoos eine bedeutende Rolle spielen, erwähnen wir die folgenden:

8. Zucker.

Im Jahre 1889......	Braun	8 560 *t*	im	Werte	von	100 200 £
	Weiß	3 270 „	„	„	„	68 753 „
	Candis	341 „	„	„	„	8 738 „
„ „ 1890......	Braun	11 175 „	„	„	„	130 476 „
	Weiß	5 099 „	„	„	„	95 426 „
	Candis	368 „	„	„	„	9 869 „
„ „ 1891......	Braun	11 043 „	„	„	„	?
	Weiß	4 963 „	„	„	„	?
	Candis	531 „	„	„	„	?

Digitized by Google

9. Tabak.

Im Jahre 1889	354 897 *t*	im Werte von	6 510 £
„ „ 1890	886 133 „	„ „ „	11 833 „
„ „ 1891	?	„ „ „ „	?

10. Seide, Stückgüter.

Im Jahre 1889	28 020 Pfund	im Werte von	29 865 £
„ „ 1890	27 481	„ „ „ „	31 947 „
„ „ 1891	?	„ „ „ „	?

11. Papier.

Im Jahre 1889	bessere Qualitäten	377 *t*	im Werte von	19 326 £
	mindere „	1 685 „	„ „ „	37 304 „
„ „ 1890	bessere „	414 „	„ „ „	23 057 „
	mindere „	2 572 „	„ „ „	61 338 „
„ „ 1891	bessere Qualitäten	632 *t*	im Werte von	?
	mindere „	2 147 „	„ „ „	?

Außerdem jährlich circa 400 *t* sogenanntes *joss-paper*, im Werte von circa 20 000 £, d. i. parfümirtes, zum Räuchern bestimmtes Papier, welches vor Hausaltären u. s. w. verbrannt wird.

12. Rohe Baumwolle.

Im Jahre 1889	137 *t*	im Werte von	6 580 £
„ „ 1890	716 „	„ „ „	37 399 „
„ „ 1891	376 „	„ „ „	?

13. Einheimische Kohle.

Im Jahre 1890 6047 *t* im Werte von 9594 £.

14. Reis.

Im Jahre 1889: 17 908, 1890: 3705, 1891: 8349 *t*. Werte nicht angegeben.

Baumwolle und Papier kommen von Shanghai und aus dem Yang-tse-Thale, der Zucker aus Swatow. Reis wächst nur in sehr geringen Mengen in der Provinz Shantung, deren Klima für die Reispflanze schon ein zu kühles ist. Das Hauptnahrungsmittel der Landeseinwohner ist hier auch nicht, wie im größten Theile von China, der Reis, sondern die Hirse.

Wir wenden uns nun den Details über den Ausfuhrhandel von Chefoo zu, soweit uns die Consulatsberichte über denselben informiren.

Ausfuhren:

1. Seide.

Die Seide muss als der Hauptausfuhrartikel von Chefoo betrachtet werden. Die Gesammtwerte dieses Exportes erreichen an 400 000 £ im Jahre; den größten Posten unter den verschiedenen Formen, in welchen Seide von Chefoo aus zum Export gelangt (*pongees*, weiße und gelbe Rohseide, dann Ab-

fälle, die mit „*wild*“, „*waste*“ und „*refuse*“ bezeichnet werden, endlich Seiden-Cocons) nimmt die gelbe Rohseide ein.

Hievon kam zur Ausfuhr:

Im Jahre 1889	....	323 297	Pfund im Werte von	138 131	£
„ „ 1890	....	312 124	„ „ „ „	132 490	„
„ „ 1891	....	161 400	„ „ „ „	?	

„*Pongees*“, leichte Seidengewebe, nehmen die nächste Stelle ein:

Im Jahre 1889	....	368 891	Pfund im Werte von	93 437	£
„ „ 1890	....	284 049	„ „ „ „	82 158	„
„ „ 1891	....	257 700	„ „ „ „	?	„

Beinahe ebenso hohe Werte kommen den Abfallsorten zu; an „*waste*“ wird rund 1 Million Pfund jährlich exportirt.

Cocons kamen zur Ausfuhr:

Im Jahre 1889	....	172 796	Pfund im Werte von	17 721	£
„ „ 1890	....	43 237	„ „ „ „	3 653	„
„ „ 1891	....	128 500	„ „ „ „	?	

Die Gesammtwerte der Seidenausfuhr von Chefoo sind in Abnahme begriffen. Diese Werte waren:

Im Jahre 1889	....	416 665	£
„ „ 1890	....	343 479	„
„ „ 1891	....	222 541	„

Obwohl die Ausfuhr an Seide in erster Linie in Abhängigkeit von der wechselnden Gunst der natürlichen Jahresverhältnisse steht, so kommen doch auch noch andere Umstände zur Geltung, welche den Rückgang im Export dieses Hauptartikels von Chefoo begründen und erklären.

Consul Allen constatirt in seinem Bericht über das Jahr 1891, dass der große Ausfall im Seidenexport allerdings in erster Linie der schlechten, durch die Nässe des Sommers ungünstig beeinflussten Jahresernte zugeschrieben werden müsse; aber er führt auch noch die folgenden Thatsachen an, welche alle Beachtung verdienen. Die Nachfrage nach „*pongees*“ ist eine größere, als sie befriedigt werden kann; diese *pongees* sind ein ziemlich grobes Seidengewebe, welches in Europa für die Fabrication von Sonnen- und Regenschirmen, dann als Futterstoff für Männer- und Frauenbekleidungsgegenstände in sehr großen Mengen verbraucht wird. Die billigeren Sorten werden am meisten begehrt. Die „Appretur“ dieser Stoffe geschieht mit einer Art von Stärke, die aus Bohnenmehl bereitet wird. Wenn man in geschlossenem Raume einen Ballen von geringeren *pongees* öffnet, um die Qualität des Stoffes näher zu untersuchen, so füllt sich die Luft sofort mit dem Staube, den diese Stärke erzeugt. Doch hat die Anwendung jener Appretur, welche wohl hauptsächlich auf Gewichtsvermehrung der Ware berechnet zu sein scheint, auf die Nachfrage nach den *pongees* bisher keinen nachtheiligen Einfluss genommen. Hingegen klagen die englischen Abnehmer laut über vielfache andere nachtheilige Umstände, vor allem über die Apathie und Sorglosigkeit der chinesischen Seidenhändler und Makler. Sie behaupten, dass sie nie sicher sein können, genau nach den von ihnen ertheilten Aufträgen bedient zu werden. Der Chinese nimmt sich nicht die geringste Mühe, um die Qualität der Ware in der gewünschten Art zu erzielen; die Zeit aber ist ein Factor, den er überhaupt in gar keiner Weise beim kaufmännischen Geschäfte in Betracht zieht. Auch

Digitized by Google

ist keineswegs das Bestreben vorhanden, dem Markte die gewünschten Sorten in der ausreichenden Menge znzuführen. Nur die allgemeine Gleichgiltigkeit der chinesischen Kanfmannswelt kann als Grund hiefür angesehen werden; doch gehört diese Gleichgiltigkeit, ein gewisser Zng der Apathie, zur speciellen Charakteristik der Shantungleute. Die Einwohner der Provinz Shantung sind frenndlicher und von angenehmeren Charaktereigenschaften als die meisten übrigen Chinesen; aber Geschäftsleute sind sie schon nach ihrem Natnrell keineswegs. — Zu diesen für die Abwicklung von Handelstransactionen nngünstigen Umständen kommen noch die anßerordentlichen Schwierigkeiten bei dem Transport der Waren. Der größte Theil der gelben Rohseide, der Cocons, sowie der minderen, als *„refuse“* u. s. w. bezeichneten Sorten kommt aus dem westlichen Theile der Provinz, wo die Seidenraupe sich von den Blättern der Eiche ernährt. Diese Producte müssen entweder, wenn die Distanz es znlässt, an die Küste gebracht und mittels Dschunken nach Chefoo verschifft werden, oder es muss der Transport zu Lande eintreten, für welchen nur die denkbar elendesten Verkehrspfade zur Verfügung stehen. (*„Transport by cart or on mule-back, over the vilest specimens of tracks which were ever misnamed roads.“*) Beschwerden und Vorstellungen der Consnln bei den localen Antoritäten werden zwar anscheinend günstig aufgenommen, aber auf die Verbesserung der Commnnicationen hat die Behörde schon deshalb keinen Einflnss, weil ihr gar keine Mittel zur Verfügung stehen, in dieser Beziehung etwas vorzukehren, und die Ermahnungen an die Kaufmannschaft zu größerer Pünktlichkeit und Solidität bleiben ohne Erfolg. Wenn die Wahrnehmnng des eigenen Vortheils keine genügende Triebfeder bildet, ist dies von amtlichen Ermahnungen, Proclamationen n. s. w. umso weniger zn erwarten.

Chefoo ist übrigens nicht der einzige Ausfuhrort für die in Shantung erzeugte Seide; jene Theile der Provinz, welche in der Nähe des Kaisercanals gelegen sind, benützen dieso Wasserstraße, um ihre Erzeugnisse nach dem viel bedeutenderen Markte von Shanghai zu bringen.

Gewisse Praktiken und Usancen erleichtern im Seidenhandel ein unreellos Vorgehen, welches in manchen Fällen geradezn zu einem frandnlösen wird. Consnl Hosie (1890) erwähnt, ein Kaufmann habe ihm mitgetheilt, dass bei einer von ihm nach England bewirkten Sendung von gelber Rohseide ein guter Theil der Lagen im Inneren der Ballen als aus Seidenabfällen *(silk waste)* bestehend gefunden worden war. Auf die verwunderte Frage des Consuls, ob denn der Kaufmann die Ware nicht vor der Übernahme und Absendung habe nntersuchen lassen, erhielt er eine verneinende Antwort und die Anfklärung, es müsse die znm Verkauf gebrachte Seide genommen werden, wie sie liegt und steht, ohne dass dem Känfer das Recht zugestanden würde, sie auch sorgfältig zn nntersuchen. Der Consul fügt, wie wir glauben, mit vollem Rechte bei: *„It seems all but incredible that one should buy silk whithout carefully inspecting it.“* —

Chefoo besitzt eine Seidenspinnerei, die *„Filanda“* genannt, mit Dampfmaschinen nnd den sonstigen von der modernen Technik erforderten Einrichtungen für den Betrieb. Dieses Etablissement gehörte nrsprünglich einer Gesellschaft deutscher Kaufleute, welche später nach und nach einige chinesische Partner aufnahm. Doch machte man keineswegs glänzende Geschäfte, nnd die *„Filanda“* gieng gänzlich in den Besitz einer rein chinesischen Gesellschaft über. Der Superintendent der chinesischen Zollbehörde wurde Obmann des Verwaltungsrathes. Unter chinesischer Leitung wurde dieses industrielle

Etablissement einer ganz sonderbaren Wandlung unterzogen: man stellte den Dampfbetrieb ein, überließ Kessel und Dampfmaschinen dem Roste, und adaptirte die Arbeitsmaschinen, mitunter in sehr ingeniöser Weise, für den Handbetrieb. An Stelle der Transmissionsriemen, welche früher die Bewegung der Dampfmaschine auf die Spindeln übertrugen, sind nun Kurbeln getreten, welche von *Coolies* bewegt werden; gegenwärtig sind an 300 Männer und Knaben damit beschäftigt, die Seidenfäden von den Cocons abzuhaspeln.

Die Fabrik producirt monatlich 20 Ballen zum Werte von 250 *taels* oder 58 £. Es heißt, dass die Qualität der in der *Filanda* gesponnenen Seide jene aller anderen im Wege der Hausindustrie in den verschiedenen Dörfern der Provinz erzeugten übertreffen soll.

Weiße Seide wird nur in geringer Menge erzeugt; sie stammt von jenen Seidenwürmern, welche auf Maulbeerbäumen ernährt werden können. Die Bedingungen hiefür sind in Shantung nur in der Umgebung von Chi-Hsia gegeben; so wie die Menge, steht auch die Qualität dieser hier gewonnenen weißen Seide gegen jene weit zurück, welche sich, aus anderen Theilen des chinesischen Reiches kommend, in Shanghai für den Export ansammelt.

2. Bohnenkuchen.

Im Jahre 1889	57 504 *t*	im	Werte	von	206 235 £
„ „ 1890	64 738 „	„	„	„	232 203 „
„ „ 1891	73 382 „	„	„	„	?

Dieser Artikel geht hauptsächlich nach Swatow, wo er als Dungmittel beim Zuckerrohrbau Verwendung findet.

Bohnen sind ein Haupterzeugnis der Provinz Shantung. Außer den Bohnenkuchen kommen noch Bohnen verschiedener Sorten und *Vermicelli*, ein aus Bohnenmehl erzeugtes, den vollen *maccaroni* oder *spaghetti* ähnliches Nahrungsmittel, zum Export.

3. Bohnen.

Im Jahre 1888	8 978 *t*	im	Werte	von	40 651 £
„ „ 1889	5 306 „	„	„	„	27 760 „
„ „ 1890	4 368 „	„	„	„	?

4. *Vermicelli.*

Im Jahre 1889	8 869 *t*	im	Werte	von	154 718 £
„ „ 1890	9 032 „	„	„	„	162 528 „
„ „ 1891	8 305 „	„	„	„	?

Die *Vermicelli* sehen der Hausenblase oder dem Mundleim ähnlich, so sehr, dass sie oft betrügerischerweise als diese theurere Ware verkauft worden sein sollen; sie sind sehr schwer durch Kochen weich zu bekommen und haben ihren Weg nach Europa oder in die Küche der Europäer in China nicht gefunden. In China ist aber der Consum dieses Artikels ein großer, und bedeutende Quantitäten davon gehen von Chefoo aus nach den von Chinesen bewohnten Theilen Nordamerikas, Australiens u. s. w.

5. Strohgeflechte.

Im Jahre 1889	3 105 *t*	im	Werte	von	384 839 £
„ „ 1890	2 417 „	„	„	„	343 528 „
„ „ 1891	1 977 „	„	„	„	?

Unter den Strohgeflechten nehmen auch feinere Arbeiten, welche in Europa bei der Herstellung von Frauenhüten Verwendung finden, einen namhaften Posten ein. Aber auch rücksichtlich dieses Artikels wird geklagt, dass die chinesischen Erzeuger in Shantung nicht leicht dazu zu bringen sind, sich genau an das Muster zu halten, welches die Grundlage der Bestellung bildet. Hiedurch kommen die europäischen Besteller, welche vielfach von tyrannischen Eigenheiten der Mode abhängig sind, häufig zu Schaden, und thatsächlich nimmt die Ausfuhr an Strohgeflechten von Shantung stetig ab. Auch heißt es, dass der Besteller, welchem eine Lieferung von 200 Ballen eines bestimmten Geflechtes nach Ablauf eines Monats bestimmt zugesichert wird, froh sein kann, wenn er nach zwei Monaten etwa 50 Ballen wirklich erhält.

Diese und die früher bezüglich des Seidenhandels erwähnten Thatsachen — gewissenhaft von Männern berichtet, welche an Ort und Stelle die Verhältnisse beobachten und studiren — sind sehr beachtenswert. Sie beweisen, dass die allgemein verbreitete Ansicht über den mustergiltigen Fleiß der Chinesen, über ihre Betriebsamkeit, über ihr peinlich gewissenhaftes Nachahmen gelieferter Muster nicht richtig bleiben, wenn man sie auf alle Einwohner des unermesslichen Reiches gleichmäßig ausdehnen wollte. Auch hier gibt es provinzielle, durch Klima, Abstammung, Volksdichtigkeit und andere natürliche Verhältnisse bedingte, recht wesentliche Verschiedenheiten in den Eigenschaften der Bewohner. —

Einen vielversprechenden Exportartikel, welcher aber bisher Europa nicht erreicht hat, besitzt Shantung an seinem besonderen Reichthum in verschiedenen Obstgattungen, die auch in namhaften Mengen von Chefoo aus zur Verschiffung nach anderen Häfen Ostasiens gelangen. Mengen und Werte sind — weil sie für den europäischen Handel bisher kein Interesse haben — in den Consularberichten vorläufig nicht specificirt.

Die Hauptarten sind: Datteln; Früchte vom *Jujube*-Baume (*Ziziphus*, rothe Brustbeere), welcher im Norden von China sehr häufig ist, und dessen Früchte in eingesottenem Zustande in ganz China sehr beliebt sind; Birnen, zwar geringer Sorte, aber nach Consul Allens Ansicht ebenso wie die Äpfel Shantungs zum Transport via Canada nach Europa und zur Bereitung von Conserven und Marmeladen *(jam)* vorzüglich geeignet. Das bemerkenswerteste Obst Shantungs aber sind Weintrauben köstlichster Qualität. Die Frage ist noch offen, ob diese Trauben einen edlen Wein geben würden; es soll in der Wissenschaft der Weincultur das Axiom bestehen, dass je geschmackvoller und aromatischer die Traube, desto geringwertiger der aus ihr bereitete Wein. Aber angesichts der schweren Heimsuchung Europas durch die Phylloxera verdient jeder außereuropäische Weinstock Beachtung. — Setzlinge von Shantung-Reben dürften im Wege der Londoner Gartenbau-Gesellschaft erhältlich sein. — In Chefoo beschäftigt man sich mit Versuchen bezüglich der Weingewinnung. Der Chef des Zollamtes hat Experimente patronisirt, welche die Herstellung von Champagner oder Schaumweinen aus der Shantung-Rebe bezweckten. Man erzielte bisher ein etwas süßes Getränk, aber die Versuche sind nicht abgeschlossen, und es wäre vielleicht nicht ganz von der Hand zu weisen, in unseren vaterländischen Weindistricten Beobachtungen an Setzlingen der Chefoo-Rebe zu machen. —

Es erübrigt uns noch, einige Daten über die Schiffahrtsstatistik von Chefoo zu geben.

Digitized by Google

Vom Jahre 1882 bis 1891 hat sich die Gesammtschiffahrtsbewegung im Hafen von Chefoo von

793 Schiffen	mit	515 000 *t*	Gsg.	auf
1 217	„ „	982 759 „	„	

in stetig wachsender Progression gehoben. Der Antheil, welchen an dieser Gesammtschiffahrt die Segelschiffe hatten, betrug im Jahre 1882 noch 213 Schiffe mit 76 613 *t*, im Jahre 1891 aber nur mehr 30 Schiffe mit 14 449 *t*. Auch diese Abnahme ist eine stetige.

Sehr bemerkenswert ist die Zunahme des Antheiles, welcher in Chefoo wie in allen ostasiatischen Häfen auf Schiffe der deutschen Flagge entfällt.[1]) Wir haben im Capitel „Chefoo“ unseres Werkes über die „k. u. k. Schiffsstation in Ostasien“ die näheren Daten gegeben, welche auf die Steigerung des Verkehrs von deutschen Dampfern Bezug haben, eine Steigerung von 10 auf 188 Dampfer von 1879 bis 1888; diese Zahlen, die Summe der ein- und ausgelaufenen Dampfer umfassend, haben sich seither noch wesentlich erhöht, wie die nachfolgenden Daten zeigen, bei welchen wir uns auf die in Chefoo eingelaufenen Schiffe beschränken wollen.

1889.

Englische Schiffe	555	mit	486 159 *t*	Gesammtgehalt
Darunter Segler	19	„	8 769 „	„
Chinesische Dampfer	398	„	300 189 „	„
Deutsche Schiffe	105	„	64 481 „	„
Darunter Segler	10	„	3 953 „	„
Japanische Dampfer	57	„	43 386 „	„
Andere Flaggen: Dampfer	16	„	5 513 „	„

1890.

Britische Schiffe	503	mit	444 178 *t*	Gesammtgehalt
Darunter Segler	12	„	5 556 „	„
Chinesische Dampfer	409	„	313 983 „	„
Deutsche Schiffe	80	„	51 056 „	„
Darunter Segler	12	„	6 596 „	„
Japanische Dampfer	60	„	43 610 „	„
Andere Flaggen: Schiffe	20	„	7 248 „	„
Darunter Segler	2	„	1 409 „	„

1891.

Britische Schiffe	562	mit	495 513 *t*	Gesammtgehalt
Darunter Segler	19	„	8 894 „	„
Deutsche Schiffe	133	„	104 840 „	„
Darunter Segler	9	„	4 393 „	„
Schwedische und Norwegische Dampfer .	9	„	5 307 „	„
Russische Dampfer	8	„	4 594 „	„
Amerikanische Segler	2	„	1 162 „	„
Chinesische Dampfer	450	„	330 683 „	„
Japanische „	53	„	40 660 „	„

[1]) Vergl. *„Schiffsstation in Ostasien“*, pag. 513, 540 und a. a. O.

Digitized by Google

Wir sehen also, dass in Chefoo einliefen:

Im Jahre 1889	....	1 131	Schiffe	mit 900 088	*t*	Gesammtgehalt
	Darunter	29	Segler	„ 12 722	„	„
Im Jahre 1890	....	1 072	Schiffe	„ 860 075	„	„
	Darunter	26	Segler	„ 13 561	„	„
Im Jahre 1891	....	1 217	Schiffe	„ 982 759	„	„
	Darunter	30	Segler	„ 14 449	„	„

Die Zolleinnahmen des Vertragshafens von Chefoo erreichen jährlich gegen 80 000 £.

Diese Summe setzte sich im Jahre 1890 aus den folgenden Posten zusammen:

Einfuhrzölle	17 071 £	
Ausfuhrzölle	38 283 „	
Küstenhandel: Zölle und Gebüren.....	11 124 „	
Tonnengebüren	4 207 „	
Likin für Opium	6 300 „	
Im ganzen	76 985 £	oder 324 147 *H. T.*

Diese Summe wurde nur im Jahre 1887 übertroffen, indem 364 547 *H. T.* eingenommen wurden.

Von den 76 985 £ Zolleinnahmen des Jahres 1890 entfiel der Theilbetrag von 37 951 £ auf die Flagge Großbritanniens.

Über den kaum dreitägigen Aufenthalt S. M. Schiffes Zrinyi vor Chefoo haben wir nicht viel zu berichten. Der Schiffscommandant trat in den üblichen Verkehr mit den Consuln und den Ortsbehörden, sowie den Commandanten der auf dem Ankerplatze angetroffenen fremden Kriegsschiffe. Diese letzteren waren der schon bei einer früheren Gelegenheit begegnete amerikanische Raddampfer Monocacy, dann das ebenfalls amerikanische Kriegsschiff Swatara.*) Das letztere Schiff war schon durch längere Zeit in den chinesisch-japanischen Gewässern stationirt, wenn auch nicht mehrere Jahrzehnte hindurch ohne Unterbrechung, wie dessen Gefährte, die Monocacy; es hieß, dass die Swatara vor kürzester Zeit während des Aufenthaltes in einem japanischen Hafen 6 Mann an der Cholera verloren hatte.

Der englische, zugleich österreichisch-ungarische Consul, Mr. Briston, gieng dem k. u. k. Schiffscommandanten und dem Stabe in allem und jedem auf das bereitwilligste an die Hand; anlässlich seines officiellen Besuches an Bord wurde der Kanonensalut mit 9 Schüssen geleistet. Dasselbe geschah anlässlich des Besuches, welchen der erst vor kurzer Zeit in Chefoo eingetroffene deutsche Consul, Herr Phil. Dr. Lenz, dem Commandanten der Zrinyi an Bord abstattete.

Besuch und Gegenbesuch zwischen dem Commandanten und dem *Tao-tai* wurden aber hier auf den Austausch der chinesischen Visitkarten beschränkt; der Zustand der See in dem offenen Hafen ließ es als sehr wahrscheinlich erscheinen, dass ein Gegenbesuch des *Tao-tai* an Bord nicht um-

*) Swatara, Kreuzer 3. Classe (Kanonenboot), 1900 *t*, 680 *ind. e*, 66 *m* lang, 11 *m* breit, 5 *m* tief, 10 Knoten Geschwindigkeit. Aus Holz, im Jahre 1872 erbaut. Bewaffnung: 6 glatte 9-Zöller, ein 8-Zöller Palliser, gezogen, ein 60-Pfünder-Hinterlader, 3 leichte Geschütze, eine Mitrailleuse.

gehend würde erfolgen können, was sehr unerwünschte Verzögerungen im Aufenthalte der Corvette hätte zur Folge haben müssen; außerdem hätte der Schiffscommandant mit seinem Gefolge, um den Besuch in dem sehr entlegenen Amtsgebäude des *Tao-tai* zu machen, die schmutzigsten und engsten Stadttheile passiren müssen, in welchen zu jener Zeit eben recht zahlreiche Cholerafälle vorgekommen waren. Nachdem der Commandant von diesen Thatsachen durch den Consul Kenntnis erhalten hatte, beschloss er, dessen Rath zu befolgen und es der chinesischen Ortsautorität gegenüber mit dem Austausche der Visitkarten sein Bewenden haben zu lassen.

Man schiffte hier, gleich nach der Ankunft, so rasch als möglich einen reichlichen Kohlenvorrath ein, welche Arbeit mittels der kleinen in diesem Hafen üblichen Lichterboote geschehen musste.

Der Commandant konnte sich beglückwünschen, die Verhältnisse des Ankerplatzes richtig beurtheilt und sofort mit aller Beschleunigung die Arbeiten vorgenommen zu haben, welche nur bei ruhiger oder doch nur mäßig bewegter See ausgeführt werden können, denn man war mit der Einschiffung von Kohlen, Lebensmitteln und lebendem Schlachtvieh kaum zu Ende gekommen, als ein sehr frischer und anhaltender Nordwind einsetzte, welcher die Beendigung der eben erwähnten Arbeiten unabsehbar in die Länge gezogen und die Abreise der Corvette in störender Weise hinausgeschoben hätte.

---

22. Von Chefoo nach Port Arthur.

Nach zweieinhalbtägigem Aufenthalte verließ Zrinyi am 13. September um 11 Uhr 40 Minuten vormittags den Hafen von Chefoo. Für die Reise nach Port Arthur und Chemulpo war ein Küstenlotse, Herr F. W. Schultze, an Bord der Corvette eingeschifft worden. Der Commandant hatte durch Aufnahme dieses Lotsen einen ihm vom Consul Haas gegebenen Rath befolgt; die Strom- und Tiefenverhältnisse im *Salee River*, sowie die Gezeitenunterschiede in diesem Flusse machen nämlich genaue Localkenntnisse nothwendig, und außerdem gab auch noch die Erwägung den Ausschlag, dass die in Korea abzuwickelnden Angelegenheiten durch die Unterstützung seitens eines mit den Orts- und Sprachverhältnissen vertrauten Mannes wesentlich beschleunigt werden konnten. Der fürgewählte Lotse aber hatte durch Jahre hindurch sowohl in Port Arthur als auch in Chemulpo die Stelle eines Hafenkapitäns bekleidet, und es konnten demnach von ihm in den angedeuteten Richtungen mit Recht die besten Dienste erwartet werden.

Der frische Nordwind, welcher beinahe während der ganzen Dauer der Anwesenheit der Corvette vor Chefoo geherrscht hatte, wehte beim Auslaufen noch immer steif genug, und als das Schiff die Rhede durch die nördliche Ausfahrt verlassen hatte, fand man in offener See hohen Seegang vor. Gegen diese hohe See mit der Maschinenkraft von drei Kesseln aufdampfend, erreichte man nur eine Geschwindigkeit von 4·5 Meilen in der Stunde, doch nahm das Schiff gleichwohl mehrmals lebende Seen vorne über. Als um 5 Uhr nachmittags ein genügender Seeraum gewonnen war, ließ man die Maschine auslaufen und legte das Schiff mit Backbordhalsen unter einfach gereefften Marssegeln an den Wind. Unter zurückgeschobenen Kesselfeuern wurde nun gegen Port Arthur auflavirt.

Im Laufe der Nacht flaute der Wind bis zur Stärke 4 ab, und spielte dessen Richtung zwischen West und Nordwest; in zahlreichen kurzen Borden erreichte das Schiff um die Mittagsstunde des 14. die Breite von 38° 30′ Nord, bei einer Länge von 121° 37′ Ost. Von diesem Punkte aus betrug die Distanz bis Port Arthur nur mehr 21 Meilen; nachdem die abflauende Brise gegen Norden drehte, ließ der Commandant um 1 Uhr nachmittags die Segel schließen und die Kesselfeuer vorschieben. Man nahm den Curs gegen die Hafeneinfahrt, welche man um 4 Uhr 15 Minuten erreichte.

Der Hafenmeister von Port Arthur, Herr John Calder, ein Engländer, kam der Corvette entgegen und brachte die unwillkommene Nachricht, dass

auf Befehl des Vicekönigs von Pechili, alle Provenienzen aus Cnefoo eine 24stündige Quarantaine machen müssten, da, wie dies schon früher erwähnt worden ist, in dem letztgenannten Orte mehrere Cholerafälle vorgekommen waren. Man musste demnach um 6 Uhr vor der Hafeneinfahrt zu Anker gehen.

S. M. Schiff Zrinyi wurde hier von Seite der Chinesen in ganz europäischer Weise willkommen geheißen; der *Tao-tai* Liu Hang Tong, Militär- und Marinechef des Platzes, sandte einen Officier von der im Hafen liegenden chinesischen Torpedobootsflotille an Bord der Zrinyi und ließ die Corvette in seinem Namen becomplimentiren. Fregattenkapitän Khittel erwiderte diese Höflichkeit zunächst durch Übersendung seiner chinesischen Visitenkarte und ließ zugleich anfragen, ob der von ihm zu leisten beabsichtigte Teritorialsalut die gebürende Erwiderung finden werde. Die bejahende Antwort auf diese Anfrage wurde bald durch den *Harbour Master* an Bord gebracht, worauf der Salut von 21 Schuss mit der am Großtopp gehissten chinesischen Kriegsflagge von S. M. Schiff Zrinyi geleistet wurde. Die Erwiderung des Salutes fand sofort durch eine Batterie leichter Geschütze statt, welche unter dem östlichen, höchsten, mit schweren Krupps bestückten Fort liegt und anscheinend nur den Zweck hat, als Salutbatterie zu dienen. Bemerkenswert ist, dass diese Batterie in ihrem Salute über das Maß des in Europa üblichen insoferne hinausgieng, als sie während des Salutes ihre eigene Flagge eingeholt und die k. und k. Kriegsflagge gehisst hielt.

Die vollständige Einhaltung der 24stündigen Quarantainefrist wurde übrigens von Zrinyi nicht verlangt; noch in den Abendstunden kam die Nachricht, dass man von Seite der chinesischen Behörden die Formalität der Quarantaine als erfüllt ansehe, und dass das Schiff ohne weiteres in den inneren Hafen einlaufen könne. Um $5^1/_2$ Uhr morgens wurden demnach die Kesselfeuer vorgeschoben, und nach bewirktem Einlaufen vertäute man die Corvette im inneren Hafen mit zwei Ankern und Warrel gegen Flut- und Ebbstrom.

Digitized by Google

23. Port Arthur.

Port Arthur, der neneste Kriegshafen und Waffenplatz von China, liegt fast an der Südspitze der kahlen nnd steinigen Halbineel Knantung, im Regierungebezirke Liau-tnng. Dieser Waffenplatz ist die Lieblingsschöpfung dee mächtigen und energischen Vicekönigs der Provinz Pechili, Li-Hung-Chang, wohl des einflussreichsten Mandarins des chinesiechen Reiches.

Seiner Lage nach ist Port Arthnr, deeeen chinesischer Name Luchnn-ko lautet, unstreitig von höchstem strategischen Werte; im Vereine mit dem, auf der Halbinsel Shantung gegenüberliegenden, erst im Entstehen begriffenen befestigten Platze Wei-ha-woi, ist Port Arthnr bestimmt, die Straße von Pechili, dadurch aber Tientsin nnd in letzter Linie Peking zu vertheidigen. Die Configuration des Hafens, sowie die Sterilität dee umliegenden Terrains erinnert lebhaft an nneer inneres Becken von Sebenico.

Beim Anlaufen des Hafens vom Süden ans, gewahrt man schon anf eine Distanz von 12 Seemeilen einen einzelnen, grün bewachsenen Hügel, dessen flache Knppe von hellfarbigem Mauerwerk umsäumt ist. Diese leicht und eicher kennbare Landmarke wird durch das an der rechten Seite der Hafeneinfahrt gelegene Hauptwerk der neuen fortificatoriechen Anlagen gebildet; die Höhe des Forts über dem Meeresspiegel beträgt 459 Fuß. Bei weiterer Annäherung an den Hafen bemerkt man bald die in den Segelanweisungen näher beechriebenen Deckungspyramiden, welche, auf der *butte aux cailles* stehend, die Hafeneinfahrt markiren. Fregattenkapitän Khittel bemerkt aber, dass bei dem Stande, in welchem eich die Baggerungsarbeiten zur Zeit der Ankunft der Zrinyi befanden, diese Pyramiden für das richtige Einlaufen nicht völlig in Deckung zn bringen waren, eondern die höher etehende etwas östlich offen von der niedriger stehenden gehalten werden musste.

Die Hafeneinfahrt war zn jener Zeit durchwegs bis zu der Breite von einer Kabel für Schiffe von 20 Fuß Tiefgang ausgebaggert, nnd für Schiffe von 20—26 Fuß Tiefgang war eine Rinne von 110 Fuß Breite in diesem Canale ausgetieft. Im Hafenbecken selbst, welches weitläufig, aber durchaus verschlammt ist (obwohl kein Fluse, sondern nur zwei geringe *creeks* in dasselbe münden), ist Raum für sechs Schiffe, bei einem Schweiraum von 50 *m* für jedes, durch Baggerung geschaffen worden. Die Stärke des Flut- und Ebbstromes beträgt bei Springgezeiten 2·5 *m* und der Niveaunterschied 8·7 Fuß englisch. Die Vertäuung im inneren Hafen erfolgt gewöhnlich mit zwei Ankern, von denen der eine gegen Süden und Flutstrom, der andere gegen Nord und Ebbstrom auegebracht wird.

Digitized by Google

Das östliche Hafenbecken wird durch fortgesetzte Baggernngsarbeiten auf eine Tiefe von 26 Fuß gebracht werden; doch ist dasselbe gegenwärtig größeren Schiffen immer nur zur Flutzeit zugänglich. Das westliche Hafenbecken hat durch Reducirung der Bänke bei *Tigers Tail* ziemlich an Tiefe gewonnen; dennoch ist der innerste Theil desselben nur für Torpedoboote schiffbar, für welche eine eigene dreieinhalb Fuß tiefe Rinne horgestollt wnrde, die zn den Torpedodepots führt.

Bei Südwest- und Südwinden ist es unthunlich, in den inneren Hafen einzulaufen; denn die mächtige See findet ihren Einlass in die schmale Hafeneinfahrt und thürmt sich hier zu gewaltiger Höhe auf. Wenn man diese Thatsache mit dem Umstande zusammenhält, dass größere Schiffe aus dem inneren Hafen nur znr Flutzeit auslaufen können, so erweisen sich die nautischen Eigenschaften von Port Arthnr als solche, welche den militärischen Wert dieses Kriegshafens bedeutend herabzudrücken vermögen.

Die Befestigungen von Port Arthur bestehen zumeist aus modernen Erdwerken, die sämmtlich von einem dentschen Ingenieur, Herrn v. Hannecken, erbaut worden sind, welcher Kriegsbaumeister auch die Befestigungsarbeiten in Wei-ha-wei, dem früher erwähnten, Port Arthur gegenüber liegenden Schwesterhafen, leitet. Auf dem rechten Flügel, d. i. anf der Westseite der Hafeneinfahrt, liegen: ein Fort, 350 Fnß hoch, mit vier schweren Krnppgeschützen; ein Fort, 266 Fuß hoch, mit drei schweren Krupps. Anf *Tigers Tail:* eine Batterie mit zwei Krupps. Anf dem linken Flügel, der Ostseite der Hafeneinfahrt: vier Forts, doren Geschützzahl aber nicht genan ermittelt wurde, dann das schon früher erwähnte 459 Fnß hohe Fort, mit drei schweren Krupps.

Auf diesem letzteren Fort war auch eine Feldbatterie von sechs Geschützen für Salutzwecke aufgeführt. Eine Batterie gegenüber von *Tigers Tail* ist mit drei leichten Krupp'schen nnd vier kleinen Vorderladgeschützen bestückt.

Alle Bofestigungen sind untereinander nnd mit dem Orte durch sogenannte „gedeckte Wege“ verbunden.

Im Westhafen ist, von der Seeseite vollkommen gedeckt, ein Torpedodepot vorhanden. An der Nord- und Ostseite der *Colline aux cailles (Tumulus Knoll)* stehen in gut gedeckter Stellung drei Pulver- und ein Schießwollmagazin, welche durch Schienenstränge untereinander und mit dem Hafen verbunden sind.

Die Einfahrt kann leicht dnrch Seeminen gosperrt werden und es ist das hiefür nöthige Material anch vorhanden und bereitgestellt. Man bemerkte an der Ostseite der Hafeneinfahrt eine Beobachtnngs- und eine Zündstation, woraus der Schluss statthaft ist, dass hier Beobachtungsminen zur Anwendung gelangen sollen.

Etwa drei Kilometer im Norden von Port Arthnr befindet sich ein großes Exercierfeld für die Truppen der Garnison; daselbst fand man eine Krnpp'sche 10 *cm*-Feldbatterie aufgestellt; nordwestlich und nordöstlich von diesem Exercierfelde erstreckt sich eine Reihe von kleineren Batterien nnd Forts, die Rückendeckung von Port Arthnr gegen Angriffe von der Landseite bildend.

Sämmtliche Objecte des Befestigungsrayons commnniciren untereinander durch gute, modern angelegte Straßen; hingegen steht Port Arthur mit dem Hinterlande nur durch die einzigo, von hier nach Newchwang führende Straße in Verbindung, welche von dort über King-cheu, Ning-hai, Peh-tang nach Takn und Tientsin führt, also den Golf von Liau-tung nmsänmt.

Digitized by Google

Besondere Beachtung verdient das im Hafen von Port Arthur etablirte See-Arsenal. Dasselbe wurde von französischen Ingenieuren erbaut und gerade zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi waren die Bauten und Einrichtungen soweit fertiggestellt, dass die Übergabe seitens der Erbauer an die chinesischen Regierungsorgane platzgreifen konnte. Die Inbetriebsetzung erfolgte am 13. September.

Das Arsenal ist vornehmlich als Reparaturarsenal gedacht und enthält alle zur Ausführung größerer Schiffs- und Maschinenreparaturen erforderlichen Werkstätten und Maschinen.

An der Westseite des Arsenals befindet sich ein Trockendock, welches etwa 120 *m* lang bei einer Einfahrtsbreite von 25 *m* ist. Das Dock ist aus Steinquadern erbaut, welche von den Bergen der Halbinsel Shantung herübergebracht werden mussten. Das Trockendock wird durch vier Kreiselpumpen entleert; je zwei dieser Pumpen werden mittels Riemenübersetzung von einer 60pferdekräftigen Cornwall'schen Dampfmaschine in Gang erhalten.

In der Gießerei befinden sich vier Schweiß-, zwei Hoch- und mehrere Gelbgussöfen; dieselben waren zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi theils vollständig fertiggestellt, theils aber der Vollendung sehr nahe. Im Maschinensaale waren, außer acht im Betriebe stehenden Drehbänken, mehrere *Shaping*- und Bohrmaschinen, auf Quaderfundamenten aufgestellt, zum Theile noch in der Montirung begriffen. Für den Betrieb der Kupferschmiede und der Feilhauerei verfügt das Arsenal über eine 30pferdekräftige Dampfmaschine mit Collmann'scher Ventilsteuerung. Die Dampfhammerschmiede bezieht den Dampf von den Kesseln der Kupferschmiede und unterhält, außer mehreren Schmiedefeuern, drei Dampfhämmer; das größte Klotzgewicht der letzteren wurde auf 150—180 *kg* geschätzt. Eine Modelltischlerei war zur Zeit noch nicht vorhanden. Für Verbrauchs- und Betriebsmaterialien, sowie für Steinkohlen sind vier große Magazine, damals noch leer stehend, errichtet.

Die ganze Arsenalsanlage ist elektrisch beleuchtet. Der Wasserverbrauch des Arsenals ist an große, außerhalb derselben gelegene künstliche *Tanks* oder Cisternen gewiesen.

Das Hauptarsenal, wie schon erwähnt, im östlichen Theile des Hafens gelegen, occupirt einen ziemlich schmalen, ebenen Landstreifen, welcher sich rings um diesen Theil des Bassins zieht; es ist landwärts von einer massiven Steinmauer umgeben und nach Norden hin noch außerdem durch einen starken Lehmwall abgeschlossen, welch letzterer auf Befehl des *Tao-tai* innerhalb vier Tagen von der ganzen an 4000 Mann starken Garnison errichtet worden ist.

Auf der dem Hauptarsenale gegenüberliegenden Seite des Hafens, welche gänzlich den Torpedoanlagen gewidmet ist, befindet sich auch die Torpedowerkstätte und in der Nähe des Schießwollemagazins das Munitionslaboratorium. —

Der Ort Port Arthur ist eigentlich erst im Entstehen begriffen; vor wenigen Jahren war Lu-chun-ko noch ein elendes Fischerdorf, dessen Bewohnerschaft kaum wenige hundert Seelen erreichte; gegenwärtig mag die Bewohnerzahl wohl 3000—4000, abgesehen von der Garnison, erreichen. Man sah zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi zahlreiche größere und kleinere Gebäude im Bau begriffen; doch nach chinesischer Art waren alle die werdenden Straßen enge, krumm und winkelig; als Baumaterial sah man fast durchaus Stein verwenden. Fregattenkapitän Khittel erwähnt ausdrücklich, dass mit

Digitized by Google

Ausnahme der technischen Hilfsmittel des Arsenals Port Arthur nicht als ein für ein Schiff genügende Ressourcen bietender Hafen angesehen werden dürfe. An Lebensmitteln z. B. konnte außer frischem Fleisch und verschiedenen Gemüsen nichts erhalten werden. Selbst frisches Brot war nur in unzureichender Menge zu haben. Man zahlte für frisches Fleisch 13 *Cents* per Kilogramm, für das Kilogramm Brot 21 *Cents*, für Gemüse 9 *Cents* per Kilogramm. Die einzige Firma, bei der diese Artikel zu haben waren, war jene von L. W. Sing Tai & Co. Banken oder Filialen von solchen gibt es hier noch nicht; ebenso hat Port Arthur kein Postamt. Eine telegraphische Leitung geht über Newchwang nach Tientsin; nach Osten führt eine Landleitung nach Korea, von wo sie ihre Fortsetzung nach Japan findet. Wichtige Correspondenzen an und von dem Vicekönig werden zwischen Port Arthur und Tientsin mittels Eilboten befördert — welche die Reise zu Fuß zurücklegen.

Dem commandirenden General, welchem sämmtliche Militär- und Marine-Etablissements und Schiffe, sowie die Truppen der Garnison unterstehen, sind ein Admiral als Commandirender der Marinestation, vier Generale und ein Arsenaldirector unmittelbar untergeordnet; die letztere Stelle bekleidet der eine der in Port Arthur befindlichen zwei *Tao-tais*, während der andere der Vorstand der Civilverwaltung und Justiz ist.

Die Garnison ist in achtzehn der sogenannten *Camps* untergebracht, welche von Lehmmauern umschlossenen Lager je 400—500 Mann aufzunehmen vermögen. Nur zehn dieser *Camps* waren zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi bewohnt.

Der Commandant und ein Theil des Stabes dieses Schiffes hatten die Gelegenheit, auf dem — früher erwähnten — großen Exercierfelde dem Exercitium von etwa 4000 Mann chinesischer Infanterie beiwohnen zu können. Fregattenkapitän Khittel schreibt hierüber im wesentlichen das Folgende:

Die Truppen waren aus den Truppenlagern unter Trommelschlag und Trompetenschall mit fliegenden rothen Fahnen in musterhafter geschlossener Ordnung auf den Exercierplatz marschirt und wurden bei der Übung ausschließlich von eingebornen chinesischen Officieren befehligt. Der commandirende General empfieng den k. u. k. Schiffscommandanten und dessen Gefolge mit freundlichster Courtoisie, und ließ gleich die verschiedenartigsten Evolutionen, sowohl in geschlossenen Formationen als in zerstreuter Fechtart vornehmen. Die Truppen haben dreigliedrige Aufstellung und vollführen alle Bewegungen mit bewunderungswürdiger Ruhe und Exactheit; unter anderem sah man die sämmtlichen ausgerückten, in zwei Treffen formirten 4000 Mann Gewehrgriffe gleichzeitig auf ein Commando vollführen. Das Exercitium scheint nach deutschem Muster betrieben zu werden; wenigstens wurde dem Schiffscommandanten gesagt, dass diese Truppen früher deutsche Execirmeister gehabt hatten. Als Beweis hiefür konnte man gelten lassen, dass die Truppen bei der Defilirung den bekannten preußischen Paradeschritt mit großer Präcision ausführten. Allerdings entgieng es den Zusehern nicht, dass die, an Stelle jeder anderen Waffe nur mit Bambusstöckchen bewehrten Ober- und Unterofficiere, von denselben fleißig und unbarmherzig Gebrauch machten.

Die Adjustirung der Truppen war eine gleichmäßige: blaue Leinwandjacke, ebensolche an den Knöcheln festgebundene Hose, um die Mitte eine rothe Schärpe gewunden, kleine niedrige Strohhüte, die bekannten chinesischen Schuhe; die Zöpfe auf dem Kopfe aufgewunden. Die Officiere — unbewaffnet — mit Bambusstock und Fächer, einen riesigen Strohhut über den Rücken

Digitized by Google

herabhängen lassend, trugen das chinesische Seidenoberkleid, aber nicht in uniformen Farben.

Man bemerkte mit Verwunderung, dass die Mannschaft durchwegs mit altartigen Vorderladern bewaffnet war; doch erhielt man die Auskunft, die eigentliche, aus Mausergewehren bestehende Bewaffnung sei in den Magazinen deponirt, werde aber zu einfachen Exercitien und Übungen nicht herausgegeben.

Eine unbespannte Feldbatterie von sechs 9 *cm* Krupp'schen Geschützen nahm an den Exercitien, ebenfalls mit großer Präcision und Exactheit, ihren Antheil.

Der Gesammteindruck, welchen der Commandant und die Officiere der Zrinyi von den Exercitien und dem Manöver gewannen, war in der Hauptsache der: dass ein unnachsichtliches Drillsystem vorwalten müsse, und nur dem formellen Drill Wichtigkeit beigemessen werde. Die große natürliche Intelligenz der Chinesen, ihre Nüchternheit, Mäßigkeit, ihre geringen Bedürfnisse und mehr als bescheidenen Anforderungen an das Leben, vor allem aber der ihnen innewohnende Fanatismus der Race, sind aber lauter Momente, die bei der Beurtheilung der voraussichtlichen Leistungsfähigkeit chinesischer Truppen nicht übersehen, sondern in erster Linie gewürdigt werden müssen. Dazu kommt, dass das volkreiche, dicht bewohnte Land vorkommenden Falles gewiss imstande wäre, große Massen von Kriegern ins Feld zu stellen. —

Der commandirende General und die höheren Officiere seiner Suite benahmen sich auf das entgegenkommendste gegen die Herren von der Zrinyi; auf jede Frage wurde in der bereitwilligsten Weise unter Beihilfe des Hafenmeisters Mr. Calder, der als Dolmetsch fungirte, die eingehende Antwort ertheilt.

Fregattenkapitän Khittel kam hiedurch in die Lage, mehr und genaueres über die chinesischen Wehrverhältnisse zu erfahren, als es gewöhnlich der Fall ist, wenn ausschließlich nur Vertragshäfen besucht werden, in welchen naturgemäß die Handelsinteressen alle Aufmerksamkeit absorbiren, und auch die in diesen Häfen jahrelang ansässigen Europäer keinerlei Veranlassung haben, den kleinen Garnisonen einige Beachtung zu schenken, mit deren Führern sie nie und nirgends irgendwelche Berührung haben.

Wir entnehmen den interessanten Berichten, welche Fregattenkapitän Khittel über das chinesische Heerwesen erstattete, das Folgende.

Das stehende Heer Chinas besteht aus zwei großen Theilen. Die erste Armee wird aus dem herrschenden Stamme der Mandschus recrutirt und bildet die Stütze der regierenden Dynastie.

Die erste Armee formirt die sogenannten Truppen der acht Banner und ist als Garnison in den größten Städten des chinesischen Reiches vertheilt, in welchen sie jedoch, zur Verhinderung einer Mengung mit der mongolischen Bevölkerung, in eigenen, von Mauern umgebenen, sowie durch Forts abgesperrten Stadttheilen untergebracht ist.

Die zweite Armee wird der mongolischen Bevölkerung, sowie den anderen Volksstämmen des chinesischen Reiches entnommen.

Dermalen besitzt die kaiserlich chinesische Armee eine Stärke von 850 000 Mann, hierunter sind 678 Compagnien tartarischer Truppen, 211 Compagnien mongolischer Truppen, sowie einheimische, chinesische Fußtruppen, letztere eine Art Localmiliz, in der Stärke von 120000 Mann.

Die letztgenannten Truppen sind nicht in Kasernen oder Baracken untergebracht, sondern leben in ihren eigenen Wohnhäusern und verfolgen größtentheils bürgerliche, professionelle Beschäftigungen.

Digitized by Google

Durch die verschiedenen, in den Kriegen gegen England und Frankreich erlittenen Niederlagen gewitzigt, begann China in den sechziger Jahren seine Armee zu reformiren.

Deutsche, englische, sowie französische Instructoren wurden berufen, moderne Handfeuerwaffen eingeführt, europäische Exercir-Reglements angenommen und mit viel Mühe, Eifer und Kosten die Modernisirung der Armee in Angriff genommen.

Wie jedoch alles im chinesisischen Reiche systemlos durchgeführt wird, so gieng es auch bei der Heeresreorganisation.

Jeder Vicekönig konnte sich nach eigenem Ermessen die Instructoren irgend einer europäischen Macht wählen, sowie ein beliebiges Handwaffensystem einführen, so dass von einer Einheitlichkeit der chinesischen Armee keine Rede sein kann. Alsbald begannen auch Intriguen von Seite der höheren Militärmandarine gegen die europäischen Instructoren, so dass die letzteren zumeist ihre Stellung wieder aufgaben und nach Europa zurückkehrten. Das mühsam Geschaffene verfiel alsbald wieder, die heutige chinesische Armee ist zu größtem Theile ebenso wertlos, wie sie es vor 40 Jahren war und der nächste Krieg dürfte China zeigen, dass die großen Geldopfer nahezu umsonst gebracht wurden.

Eine Ausnahme von diesen Verhältnissen muss bei den Truppen des Vicekönigs von Pechli, Li-Hung-Chang, constatirt werden, welche, wenigstens am Exercirplatze, vortrefflich gedrillt und sehr gut ausgerüstet sind. Ihren militärischen Wert im Felde muss allerdings auch erst die Zukunft lehren. —

Bei Besichtigung der verschiedenen Arsenale empfängt man keinen so ungünstigen Eindruck. Hinterladergeschütze der größten Kaliber, Mitrailleusen, alle Arten Schnellfeuerkanonen, sowie die neuesten Handwaffen werden mit großem Eifer in Menge tadellos hergestellt.

Der Hauptmangel der chinesischen Armee dürfte in dem Mangel an militärisch gebildeten, tüchtigen Officieren liegen, namentlich an solchen, die zur Führung und Leitung großer Truppenmassen geeignet sind.

Es dürfte kaum einen höheren Militärmandarin geben, welcher imstande wäre, einen Schlachtenplan, den momentanen Verhältnissen entsprechend, rasch und richtig zu concipiren und die gewiss tapferen, ganz sicher aber sehr ausdauernden Truppen dürften daher voraussichtlich aus Mangel an richtiger Führung im Kampfe gegen moderne Taktik und Strategie unterliegen.

Ein zweiter Hauptnachtheil des chinesischen Heerwesens ist das Nichtbestehen eines Trains. Im Frieden genügt es wohl, dass jeder Soldat seinen Sold erhält, für welchen er sich die entsprechende Nahrung selbst kauft. Im Felde jedoch wird durch die Selbstverpflegung jede Mobilität der Truppe gehemmt, ein Ausnützen jedes errungenen Vortheiles durch diesen Umstand unmöglich. Außerdem sind nur wenige und sehr mangelhafte Sanitätsvorkehrungen geschaffen. Sanitätscolonnen bestehen keine und die Anzahl der Militärärzte ist absolut unzureichend. Dass durch diesen Umstand die moralische Zuversicht des Soldaten ebenfalls leiden muss, ist gewiss.

Der Bevölkerungsanzahl nach könnte, mit europäischen Verhältnissen verglichen, China eine Truppenmacht von zumindest 15 Millionen Mann ins Feld stellen. In Wirklichkeit kann die Landesregierung jedoch nicht im entferntesten daran denken, eine nur annähernd so hohe Zahl von Streitkräften zusammenzubringen.

Digitized by Google

Die Uniformirung der chinesischen Soldaten besteht, wie schon oben erwähnt, in einer langen, blauen Jacke mit breiten, rothen Passepoils und kurzer, weiter Hose von derselben Farbe. Auf der Brust tragen die Soldaten einen runden, weißen Fleck mit der Aufschrift „Soldat" in chinesischen Lettern, eine Distinction, welche einen vorzüglichen Zielpunkt für den Feind bildet. Als Kopfbedeckung tragen die Soldaten entweder eine runde, schirmlose Kappe oder einen mehr oder minder großen, kühn geschwungenen Strohhut.

Zur Heranbildung von Officieren besteht die Militär-Akademie in Tientsin.

Über die Kriegsmarine Chinas folgte der Commandant der Zrinyi mit seiner Berichterstattung einer in der Wochenschrift *„Ostasiatischer Lloyd"* erschienenen Ausarbeitung, welche einen europäischen Fachmann zum Verfasser hatte, der in Diensten der chinesischen Kriegsmarine steht. Nachdem nicht leicht eine authentischere und fachmännisch verlässlichere Quelle über die chinesische Kriegsmarine zur Verfügung stehen dürfte, glauben wir diesen Bericht hier wiedergeben zu sollen.

Die chinesische Kriegsmarine besteht gegenwärtig aus vier Geschwadern; nämlich dem *„Peiyang"*- oder Nördlichen, dem *„Nanyang"*- oder Südlichen, dem *Foochow*- und dem *Canton*-Geschwader. Die Kriegsmarine ist keine kaiserliche Institution, sondern sie derivirt zur Zeit von den General-Gouverneuren (Vicekönigen), die die Ausgaben für die Erhaltung der Schiffe bestreiten müssen, Verhältnisse, die ziemlich genau denen der Landarmee entsprechen.

Es wird in China vorausgesetzt, dass ein General-Gouverneur seine Machtbefugnisse nicht außerhalb der ihm unterstehenden Provinz ausübt. Es hatte sich daher das nach Shanghai gehörige Geschwader seinerzeit z. B. nicht um das Piratenwesen der in der Nähe der Mündung des Yang-tse-Flusses gelegenen Chusan-Inselgruppe zu kümmern, da Chusan in den Bezirk von Ningpo gehört und letzteres wiederum unter dem Gouvernement der Provinz Fukien steht; den Foochow-Kanonenbooten fiel es zu, die entfernte Chusan-Inselgruppe von Piraten zu befreien, während die Shanghai-Fahrzeuge, die der Scene der Operation viel näher waren, müßig vor Anker im Yang-tse lagen. Als ferners zu Anfang des Jahres 1885 von der Central-Regierung zu Peking der Befehl kam, die französische Flotte, welche Formosa blockirte, anzugreifen, fiel diese Aufgabe der *Foochow*-Flotte zu, weil Formosa und Fukien bis zu jener Zeit ein Gouvernement bildeten. Da aber das *Foochow*-Geschwader von Admiral Courbet zum größten Theil vernichtet war, so musste das *„Nanyang"*-Geschwader, als das nächst stationirte, sich zum beabsichtigten Angriff aufmachen. Man dachte auch gar nicht daran, dieses Geschwader, welches zu schwach war, um sich mit der französischen Flotte zu messen, durch Schiffe des Nördlichen Geschwaders zu verstärken. Dieses sehr verderbliche System steht auch einer tüchtigen, gleichmäßigen Instruction und Disciplin im Wege. Gerade in dieser großen Selbständigkeit der einzelnen Theile liegt der große Fehler der chinesischen Kriegsmarine.

Es liegt auf der Hand, dass so lange als jedes der Geschwader, aus welchen zur Zeit die chinesische Marine besteht, unter dem unmittelbaren Oberbefehle des betreffenden General-Gouverneurs steht, keinerlei Homogenität in der Organisation derselben existiren kann. Das *„Peiyang"*- (nördliche) Geschwader steht unter dem directen Befehle des General-Gouverneurs Li-Hung-Chang, das *„Nanyang"*- (südliche) unter dem des General-Gouverneurs von Nanking, das *Foochow*- und *Canton*-Geschwader unter jenem der General-

Digitized by Google

Gonvernenre von Foochow und von Canton. Weder ein Marine- noch ein Kriegsministerium besteht derzeit in China.

Die Stärke der einzelnen Geschwader ist aus folgender Tabelle ersichtlich.

Geschwader	Anzahl der Schiffe	Tonnengehalt	Anzahl der Geschütze	Bemannung
Peiyang	21	32 565	203	3124
Nanyang	11	9 960	96	1253
Foochow	15	17 760	104	2028
Canton	17	4 140	86	600
Zusammen . . .	64	64 425	489	7005

Aus obigen Ziffern ersieht man mithin, dass das *Peiyang*- oder Nördliche Geschwader, wenngleich das jüngste, doch das bei weitem stärkste ist. Dies hat seinen Grund in erster Linie darin, dass sein Chef, der General-Gonverneur Li-Hnng-Chang, sozusagen als der Gründer der modernen chinesischen Kriegsflotte angesehen werden muss.

Die später folgende Schiffsliste der genannten vier Geschwader ist nach den nenesten Daten richtiggestellt.

Das nördliche Geschwader zählt znr Zeit drei Schulschiffe. Der Kang-Tsi, 1877 in China gebaut, ist ein Schiff von 1209 *t*, wird gegenwärtig in Foochow zum Torpedoschulschiffe umgebaut und erhält auch neue Kessel. Die Torpedoarmirung wird im Taku-Dock eingobaut werden und hesteht aus zwei Torpedo-Lancierapparaten mit den neuesten Einrichtungen.

Der Quei-Yuen, ebenfalls in China 1879 gebaut nnd ein Schwesterschiff des Kang-Tsi wird als Cadettenschnlschiff benützt, hat Vollschiffstakelage und es befinden sich zwei Engländer an Bord, die als Navigationslehrer fungiren.

Der Ming-Schi, ein hölzernes Segelschiff von 414 *t*, in Nordamerika 1883 gebaut, hat Vollschiffstakelage und wird zur seemännischen Ausbildnng der Mannschaften verwendet. Letzteres Schiff war nrsprünglich ein Kauffahrer, der auf einer Reise nach Tientsin im Golf von Pechili in Collision mit einem chinesischen Kanonenboote gerieth, dann von der Regierung angekauft und in der Taku-Werfte zum Schulschiff umgebant wurde. An Bord ist ein Engländer, der im Seemannswesen nnterrichtet.

Von den zwölf Torpedohooten, die dem *Peiyang*-Geschwader angehören, ist nur eines in England (Yarrow) gebant, alle übrigen sind von der dontschen Firma „Vnlcan“ geliefert worden.

Die gesammte Torpedoarmirung ist von der Firma Schwarzkopf in Berlin geliefert. Das Haupttorpedo-Depot befindet sich zu Port Arthnr, ferners ist in Wei-hai-woi eine kleine Reparaturanstalt für Torpedos nnd eine Torpedoadjustirstation eingerichtet worden. Diese steht nnter der Leitung eines Engländers, liefert sehr gute Arbeiten und soll noch hedeutend vergrößert

werden. Die Torpedoboote, welche für gewöhnlich zum großen Theil in Port Arthur stationirt sind, stehen unter dem Befehl eines englischen Torpedoofficiers, Captain Rogers, ebenso auch das Minendepot daselbst.

In Wei-hai-wei ist eine Artillerieschule für die Marine eingerichtet worden, die unter der Leitung eines englischen Artillerieofficiers steht, der zu seiner Unterstützung noch vier beurlaubte englische Unterofficiere hat. Im April dieses Jahres wurden von dem nördlichen Geschwader die jährlichen Schießübungen mit Geschützen, sowie Lancirungen mit Fischtorpedos abgehalten, wobei recht gute Resultate, namentlich mit Torpedos erzielt wurden. Es wurde in Fahrt bis zu 12 Knoten nach festen Scheiben geschossen. Die Manöver wurden unter der Leitung des Admirals Ting abgehalten. Officiere, sowie Mannschaften benahmen sich bei den Übungen ausgezeichnet.

Das sogenannte *Nanyang*-Geschwader, dessen Station Shanghai oder der Yangtse ist, besteht aus elf Schiffen mit 9960 Tonnengehalt. Sechs dieser Schiffe sind in Europa gebaut, und zwar zwei derselben — der Nan-schuin und Nan-Thing — mit zusammen 4400 *t* in Deutschland (Howaldt).

Vier Schiffe sind von Armstrong geliefert und gehören der sogenannten „Alphabetischen" Classe von Kanonenbooten an. Alle anderen Schiffe des Geschwaders sind in China gebaut und wohl keines derselben ist als Schlachtschiff zu betrachten. Die sechs schwimmenden Batterien, welche die Tabelle aufführt, wurden von einer englischen Firma in Shanghai während des letzten chinesisch-französischen Krieges geliefert, und sollen zur Vertheidigung des Yangtse oberhalb Wusung Verwendung finden.

Das Foochow-Geschwader zählt fünfzehn Schiffe, von denen nur eines, der Fee-Tscheu, in Europa (England) 1887 gebaut wurde. Dasselbe ist zugleich als Telegraphenboot eingerichtet und war nach seiner Ankunft von Europa in China mit dem Legen des Foochow-Formosa-Kabels beschäftigt. Die Kosten für den Bau des Fahrzeuges sind von dem Gouverneur von Formosa bestritten worden und dient dasselbe zur Zeit für die Reparatur und zum Legen von überseeischen Kabeln, die der chinesischen Regierung angehören. Seine Besatzung ist daher die eines Kauffahrers.

Unter den fünf Kreuzern, welche die Tabelle anführt, ist der zu Foochow gebaute Kai-Tschi, 2480 *t*, der beste, doch sind auch die anderen auf derselben Schiffswerfte gebauten Kreuzer recht gute Schiffe. Das dem Geschwader attachirte Torpedoboot von 115 *t* ist ein Schichau-Boot und besitzt die Fahrtgeschwindigkeit von 24 Knoten per Stunde. Das Geschwader wird gemeinschaftlich von dem General-Gouverneur von Foochow und dem Gouverneur von Formosa unterhalten.

Was schließlich das Canton-Geschwader anbetrifft, welches dem General-Gouverneur von Canton angehört, so besteht dasselbe aus siebzehn Kanonenbooten von zusammen 4140 *t* Deplacement, die zum größten Theil in England gebaut sind.

Zweck dieser Flottille ist in erster Linie, die zahlreichen Schmuggler und Seeräuber zu bekämpfen, die noch immer ihr Handwerk in den südlichen Gewässern Chinas betreiben. Deshalb sind es auch mit wenigen Ausnahmen kleine Fahrzeuge, die zwischen den zahlreichen Inselgruppen herumkreuzen können. In der Tabelle über das Canton-Geschwader sind die Ziffern für die Bemannung nicht angeführt, da keine zuverlässigen Daten darüber erhältlich sind, doch beträgt deren Gesammtzahl rund 600 Mann.

Digitized by Google

Die Torpedoflotte, welche diesem Geschwader attachirt ist, ist die bei weitem bedeutendste der vier Geschwader und beträgt im ganzen 20 Torpedoboote. Von diesen hat Schichau in Elbing elf und der „Vulcan“ in Stettin zwei geliefert. Torpedoboot Nr. 2 (Schichau) läuft 24 Knoten per Stunde.

Was die Mannschaften der Flotte anbetrifft, so sind dieselben, namentlich die auf den nördlichen Geschwadern dienenden, tüchtige Seeleute, die zu den unreinlichen und liederlichen Soldaten der Landarmee einen schlagenden Gegensatz bilden. Man nimmt die Matrosen zum großen Theil aus der Küstenbevölkerung von Fukien und des Chusan-Archipels. Sie gehören einer abgehärteten und thätigen Race an und sind an die See gewöhnt. Dieselben sollen für die chinesische Kriegsmarine ein sehr gutes Material liefern, auch passt sich der verhältnismäßig weniger stramme Dienst in der chinesischen Marine bedeutend besser der Sinnesart der Chinesen an, als die strenge Präcision in dem Exerciren der Landarmee. Im Segelmanöver zeigt der chinesische Matrose große Behendigkeit, und beweisen auch die jährlichen Schießübungen, dass er für das Artilleristische Vorliebe und Talent an den Tag legt. Die Leute, welche im Maschinenraum Verwendung finden, wie Heizer etc., sollen auch recht tüchtige Arbeiter sein und die Maschinen der Kriegsschiffe sind auch sehr gut gehalten.

Die schwache Seite der Marine macht sich jedoch bemerkbar, wenn man die Commandanten und das Officierscorps in Betracht zieht. Dass die Verhältnisse sich während der letzten fünf Jahre in dieser Hinsicht bedeutend gebessert haben, unterliegt keinem Zweifel, doch lassen dieselben noch viel zu wünschen übrig. Viele Officiere sind, was die Theorie anbetrifft, recht gute Seeleute, auch haben sie gewisse Kenntnisse von Seetaktik, doch ist es sehr fraglich, ob diese theoretische Kenntnis sich im Ernstfalle bewähren wird.

Auch müssen in der Organisation der Marine noch bedeutende Verbesserungen gemacht werden. So hat z. B. die Marine kein Verproviantirungs-Departement. Die Seeleute gehen mit dem Schiffskoch einen Vertrag ein, sie zu beköstigen. Der ärztliche Dienst existirt eigentlich auch noch nicht, da sämmtliche sogenannten Doctoren der Marine keinerlei medicinische Kenntnisse besitzen. Die Centralisirung der Verwaltung ist jedoch das, was zunächst nöthig ist, und als Folge derselben eine Gleichmäßigkeit in der Disciplin und in der Ausrüstung, sowie regulärer und gleichförmiger Sold. Ein wissenschaftlicher Stab müsste organisirt, eine Reserve formirt werden u. s. w.

Wenn ganz China auf dem Wege, welchen wenigstens der Vicekönig Li-Hung-Chang bei der Gründung seiner modernen Marine eingeschlagen hat, energisch fortschreitet, so darf man behaupten, dass noch vor Abschluss des 19. Jahrhunderts das Reich der Mitte eine Kriegsmarine aufzuweisen haben wird, die ihren unmittelbaren defensiven Aufgaben mit Erfolg zu entsprechen vermögen wird. —

Wie schon weiter oben erwähnt worden ist, ankerte Zrinyi am 15. September während der Morgenstunden im inneren Hafen von Port Arthur. Schon im Laufe des Vormittags stattete der Schiffscommandant in Begleitung des üblichen Gefolges seine Staatsvisite bei den beiden hier residirenden *Tao-tais* ab. Es gieng hier etwas weniger ceremoniös zu, als bei den früheren, an anderen Orten gemachten gleichartigen Besuchen; beide *Tao-tais* benahmen sich sehr zuvorkommend und gestatteten dem Commandanten und Schiffsstabe

den Besuch sämmtlicher Etablissements des Hafens und der Festung, die freie Bewegung innerhalb des Festungsrayons, und stipulirten als einzige Ausnahme, conform den von der Regierung erlassenen strengen Instructionen, den Besuch der Torpedo- und Minenanlagen.

Der ältere und höher im Range stehende der beiden *Tao-tais* führt den Namen Liu-Hang-Tong, und ist ob seiner Fähigkeiten und Thatkraft auf das vortheilhafteste bekannt; er leidet unter hochgradiger, an Blindheit grenzender Kurzsichtigkeit. Der zweite *Tao-tai*, namens Kung, ist ein noch junger Mann von angenehmen Manieren. Im Gespräche interessirten sich diese beiden Mandarine sehr um die Eindrücke, welche die Herren von der Zrinyi im Innern von China, auf der Yangtsekiang-Reise, in sich aufgenommen hatten; bei der Besprechung des weiteren Reiseprogrammes der Corvette konnten sie sich vor Erstaunen nicht fassen und nahmen ungläubige Mienen an, als sie erfuhren, dass die Zrinyi, ohne auch nur einen einzigen Hafen Japans zu besuchen, die Rückreise nach der so weit entfernten Heimat antreten sollte. — Trotz ihres starken Selbstbewusstseins wissen doch auch die Chinesen, was für ein natürliches Paradies Japan ist, und um wie viel interessanter für den Europäer der Besuch japanischer Häfen sich gestaltet, als ein solcher in den chinesischen, sehr wenig anmuthigen Küstenstädten. —

Als Dolmetsch bei den *Tao-tais* fungirte ein junger chinesischer Seeofficier, der die englische Sprache vollkommen genügend beherrschte; dieser Officier war ein ehemaliger Schüler der in Tientsin, wie weiter oben erwähnt, seit mehreren Jahren bestehenden höheren Marineschule.

Am 15. September langte vor dem Hafen das französische Panzerschiff Triomphante[1]), Flaggenschiff des Contre-Admirals Bénard an; dieses Schiff musste, seines Tiefganges halber, vor der Hafeneinfahrt vor Anker bleiben. Etwas später kam das französische Kanonenboot Aspic[2]) an, welches in den inneren Hafen einlief. Triomphante wechselte mit den Landbatterien den Territorialsalut, erwiderte hierauf den vom Lande aus der Commandoflagge des Contre-Admirals geleisteten Salut von 15 Schuss; Zrinyi salutirte gleichfalls die Admiralsflagge nach den bestehenden Vorschriften. Die üblichen Besuche mit den Commandanten und Stäben dieser beiden Schiffe wurden gewechselt; der französische Admiral lag an den Folgen einer Verwundung zu Bette, die er sich durch einen Sturz mit einer Yin-rik-sha zugezogen hatte.

Am 16. September schon lief die Triomphante, das Flaggenschiff der französischen *Division l'Extrême Orient*, zu dreiwöchentlichem Aufenthalte nach Wladiwostok aus.

An demselben Tage erwiderte der jüngere *Tao-tai* Kung im eigenen, sowie im Namen seines Amtsbruders den officiellen Besuch an Bord der Zrinyi; der ältere Mandarin ließ das Ersuchen stellen, ob seines Augenleidens vom persönlichen Erscheinen an Bord als enthoben betrachtet zu werden.

Mandarin Kung kam mit großem Gefolge, in das festliche Staatsgewand gekleidet, an Bord; einen Bestandtheil des aufgewendeten ceremoniellen Pompes

---

[1]) Triomphante, Panzerkreuzer des Victorieuse-Typs; Doppelthurmschiff. Aus Holz, im Jahre 1877 erbaut. 4700 *t*, 2400 *ind. e*; 78 *m* lang, 14 *m* breit, 7,4 *m* tief; 150 *mm* Gürtel-, 120 *mm* Batterie- und Thurmpanzer. 13 Meilen Geschwindigkeit. 6 Stück 24 *cm*-, 1 Stück 19 *cm*-, 6 Stück 14 *cm*-Geschütze des französischen Hinterladsystems, 4 Lancierrohre für Fischtorpedos.

[2]) Aspic, Kanonenboot; 463 *t*, 453 *ind. e*; 44 *m* lang, 7,3 *m* breit, 3,2 *m* tief. Zwei 14 *cm*-, zwei 10 *cm*-Geschütze, 2 Mitrailleusen, 11 Meilen Fahrtgeschwindigkeit. Nach dem Composite-System im Jahre 1880 erbaut.

schien es zu bilden, dass der Besuch an Bord nicht mittels eines Bootes, sondern an Bord eines Dampfers erfolgte. Man musste eine Verbindungsbrücke zwischen den beiden Schiffen herstellen. Fregattenkapitän Khittel ließ dem *Tao-tai* auf dessen Wunsch ein Gefechtsklarschiff vordemonstriren; am meisten Interesse wurde den kleinen 7 *cm* Uchatius-Geschützen und unseren neuen Handwaffen, den Mannlicher-Gewehren, entgegengebracht.

Ein Dejeuner beim Schiffscommandanten beschloss den ceremoniösen Besuch. — Die Conversation bei dem Dejeuner, wie gewöhnlich ein etwas sonderbares Frage- und Antwortspiel, gab, nach den von chinesischer Seite gestellten Fragen zu schließen, einen erneuerten Beweis, wie es eigentlich um die Bildung von Chinesen bestellt ist, selbst wenn sie — was doch bei *Tao-tais* fraglos der Fall ist — sehr hoch im Range stehende, mit beispiellosen Schwierigkeiten verbundene öffentliche Prüfungen abgelegt haben. Es umfassen eben diese Prüfungen gar kein sachliches und fachliches Wissen, sondern ausschließlich und immer nur dasjenige, was wir, wenn wir es mit europäischer Wissens- und Studienart vergleichen wollten, classische Philologie und alte Philosophie nennen müssten. — Der hohe Beamte frug z. B.: ob unsere Monarchie ein größeres Reich sei? ob sie an Deutschland grenze? ob wir Eisenbahnen besitzen? und nachdem er in letzterer Beziehung die beruhigende bejahende Versicherung erhalten hatte, wurde die Frage dahin erweitert, ob diese unsere Eisenbahnen auch nach Deutschland führen?!

Dem Besuche der *Tao-tais* folgte am nächsten Tage der gemeinschaftliche Besuch von drei der in Port Arthur stationirten Generale, namens Mah-Yu-Jün, Chang-Quai-Ti und Sung-Siak-Shung. Hatte der Civilmandarin sich hauptsächlich für Mannlicher und Uchatius erwärmt, so bekundeten zur allgemeinen Überraschung die Militärmandarine, nach flüchtiger Inaugenscheinnahme der großen und kleinen Waffen der Zrinyi, das eingehendste, von einer Art freudigem Staunen begleitete Interesse für das im Decksalon der Zrinyi aufgestellte Clavier! Man musste dasselbe in allen Einzelheiten vordemonstriren, alle abnehmbaren Theile wegnehmen, damit das Spiel der Tastenhebel sichtbar und verständlich werde u. s. w. General Mah glaubte immerhin die Neuheit des von ihm empfangenen Eindruckes dadurch erklären zu sollen, dass er seit 18 Jahren ohne Unterbrechung in Kaschgar stationirt gewesen war, und außer einigen Russen an der turkestanischen Grenze überhaupt erst in Port Arthur hin und wieder einen Europäer zu Gesicht bekommen habe.

Mancher europäische, unter der Clavierseuche unserer Zeit schwer leidende Stadtbewohner wird diesen chinesischen General ernstlich beneiden dürfen, dem es nicht vor seinem reiferen Mannesalter beschieden war, das erste Clavier in seinem Leben zu sehen, und der dabei nicht einmal die Erfahrung zu machen hatte, zu welch einem Folterwerkzeuge so ein harmlos aussehender Kasten sich in der gegenwärtigen Zeit gestalten kann, in welcher ungezählte Tausende von Zukunftsvirtuosen „endlose" Zukunftsmusik des „Meisters", endlos und unbarmherzig durcheinanderhämmern!

Digitized by Google

1. Das „Peyang"- oder Nördliche Geschwader.

Schiffsclasse	Schiffsname	Stapellauf	Gebaut in	Schiffsrumpf: Baumaterial	Länge (Meter)	Breite (Meter)	Tiefgang (Meter)	Tonnengehalt	Maschine: Indicirte Pferdekraft	Meilen	Schrauben	Inhalt der Kohlenbunker (Tonnen)	Panzer: Gürtel (Millimeter)	Thurm (Millimeter)	Deck (Millimeter)	Casematte (Millimeter)	Armirung, Zahl der Geschütze und deren Kaliber. A = Armstrong, K = Krupp, l = leichte Geschütze, H = Hinterlader, R = Revolverkanonen, T = Torpedolancirappar.	Bemannung: Officiere	Mannschaft	Deutsche	Engländer
Thurm-Pz.-Sch	Tschen-Yuen	1882	Deutschland	Stahl	91	18	6,1	7 430	6 200	14	2	1000	—	305	76	355	IV 30,5 *cm*, II 15 *cm*, II 10 *cm* *K*, VIII *R*, 3 *T*	34	329	2	3
	Ting-Yuen	1881	„	„	91	18	6,1	7 430	6 200	14	2	1000	—	305	76	355	dto.	34	329	2	3
Thurm-Kreuzer	King-Yuen	1887	„	„	82	12	5,1	2 900	4 400	15	2	325	240	203	40	—	II 21 *cm*, II 15 *cm* *K*, VIII *R*, 4 *T*	22	202	3	—
	Lai-Yuen	1887	„	„	82	12	5,1	2 900	4 400	15	2	325	240	203	40	—	dto.	22	202	1	1
Gedeckte Kreuzer	Tschi-Yuen	1886	England	„	76	8	4,8	2 300	5 500	18	2	500	—	—	101	—	III 21 *cm* *K*, II 6" (4 *t*) *AH*, XIV *R*, 4 *T*	22	202	—	1
	Tsching-Yuen	1886	„	„	76	8	4,8	2 300	5 500	18	2	500	—	—	101	—	dto.	22	202	—	2
	Tsi-Yuen	1883	Deutschland	„	72	10	4,8	2 335	2 800	15	2	230	—	254	76	—	II 21 *cm* *K*, I 15 *cm* *K*, 4 *l*, VI *R*, 4 *T*	22	202	1	—
	Tschao-Yong	1881	England	„	64	7	4,6	1 350	2 400	16	2	250	—	—	76	—	II 10" (26 *t*), IV 4,5" (4 *t*) *AH*, II *l*, X *R*	13	137	—	—
	Yang-Quei	1881	„	„	64	7	4,6	1 350	2 400	16	2	250	—	—	76	—	dto.	13	137	—	—
Schrauben-Kanonenboote	Tschin-Nan	1879	„	„	38	9	2,9	440	380	10	2	—	—	—	—	—	I 11" (35 *t*) *AH*, II *l*, II *R*	8	55	—	—
	Tschin-Pe	1879	„	„	38	9	2,9	440	380	10	2	—	—	—	—	—	dto.	8	55	—	—
	Tschin-Shung	1879	„	„	38	9	2,9	440	380	10	2	—	—	—	—	—	dto.	8	55	—	—
	Tschin-Si	1879	„	„	38	9	2,9	440	380	10	2	—	—	—	—	—	dto.	8	55	—	—
	Tschin-Tung	1881	„	„	38	9	2,9	440	380	10	2	—	—	—	—	—	dto.	8	55	—	—
	Tschin-Pen	1881	„	„	38	9	2,9	440	380	10	2	—	—	—	—	—	dto.	8	55	—	—
Transport-Avisos	Wei-Yuen	1869	China	Holz	52	7	3,0	558	400	8	1	—	—	—	—	—	I 16 *cm*, II 12 *cm* Vavasseur	5	60	—	—
	Tai-Ngan	1879	„	„	61	7	5,3	1 260	600	9	1	—	—	—	—	—	I 16 *cm*, IV 10 *cm* Vavasseur	5	130	—	—
	Tschao-Kiang	—	„	„	41	6	2,1	380	400	8	1	—	—	—	—	—	IV *l*	4	50	—	—
Schulschiffe	Kang-Tsi	1877	„	Comp.	67	9	5,3	1 209	700	10	1	—	—	—	—	—	IV *K*, II *l*, IV *R*, 2 *T*	13	124	—	—
	Quei-Yuen	1879	„	„	67	9	5,3	1 209	500	10	1	—	—	—	—	—	I 7,5 *cm* *A*, V *l*	13	124	2	—
	Ming-Schi	1883	Nordamerika	Holz	46	9	4,1	414	Segelschiff		—	—	—	—	—	—		9	60	—	1
Torpedoboote	Nr. 1 (Yarrow)	1. Cl.	England	—	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	IV *A* *l*, IV *R*, 3 *T*	6	29	—	—
	Nr. 2-3 (Vulcan)	1. Cl.	Deutschland	—	—	—	—	—	—	18	—	—	—	—	—	—	II *R*, 2 *T*	5	28	—	—
	Nr. 7-8 „	2. Cl.	„	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	II *R*, 2 *T*	—	—	—	—
	Nr. 9-12 „	3. Cl.	„	—	—	—	—	—	—	16	—	—	—	—	—	—	I *R*, 2 *T*	—	—	—	—
Zusammen	Ohne Torpedoboote 21	—	—	—	—	—	—	37 965	44 680	—	—	—	—	—	—	—	203 Geschütze (darunter 101 *R*), 28 *T*	301	2820	11	11

2. Das „Nanyang"- oder Südliche Geschwader.

Schiffsclasse	Schiffsname	Stapellauf	Gebaut in	Schiffsrumpf: Baumaterial	Schiffsrumpf: Länge (Meter)	Schiffsrumpf: Breite (Meter)	Schiffsrumpf: Achtertiefgang (Meter)	Schiffsrumpf: Tonnengehalt	Maschine: Pferdekraft	Maschine: Fahrtgeschwind.	Maschine: Schrauben	Panzer: Gürtel (Millimeter)	Panzer: Casematte (Millimeter)	Panzer: Thürme (Millimeter)	Armirung, Zahl und Kaliber der Geschütze. A = Armstrong, l = leichte Geschütze, R = Revolverkanonen, K = Krupp, H = Hinterlader, T = Torpedolancirapparate	Bemannung: Officiere	Bemannung: Mannschaft
Kreuzer-Fregatte	Hae-An	1872	China	Holz	91	12	6,3	2630	1750	12	1	—	500	750	II 21 cm, IV 15 cm, XX 12 cm K	24	280
Kreuzer	Nan-Shuin	1883	Deutschland	Stahl	77	11	5,5	2200	2400	15	1	—	—	—	II 8", VIII AH, VI R	21	210
	Nan-Thing	1883	„	„	77	11	5,5	2200	2400	15	1	—	—		dto.	21	210
Panzer-Kanonenboot	Ting-Sing	1875	China	Holz	32	6	2,0	195	340	10	2	—	50	75	I 17 cm K	4	35
Schrauben-Kanonenboote	Alpha	1876	England	Eisen	35	8	2,3	320	180	9	2	—	—	—	I 11" (35 t) A, II l, II R	6	40
	Beta	1876	„	„	35	8	2,3	320	180	9	2	—	—	—	dto.	6	40
	Gamma	1877	„	„	37	9	2,4	400	270	9	2	—	—	—	I 12" (18 t) A, II l, II R	7	45
	Delta	1877	„	„	37	9	2,4	400	270	9	2	25	—	—	dto.	7	45
Schwimmende Batterien	Nr. 1—6	1883	China	Holz	41	14	3,6	—	—	—	—	—	—	—	à III 12 l A	—	—
Transportschiffe	Pubu	1877	„	„	17	10	4,2	430	180	9	1	—	—	—	V l	6	50
	Tsche-Hae	1874	„	„	49	10,6	4,6	160	180	9	1	—	—	—	V l	7	60
	Hae-Kiang	1876	„	„	44	9	3,8	405	150	8	1	—	—	—	IV l	5	45
Zusammen mit Ausschluss der schwimmenden Batterien	11	—	—	—	—	—	—	9960	8300	—	—	—	—	—	96 Geschütze (darunter 22 R)	114	1060

3. Das Foochow-Geschwader.

Schiffsclasse	Schiffsname	Stapellauf	Gebaut in	Schiffsrumpf: Bau-material	Schiffsrumpf: Länge (Meter)	Schiffsrumpf: Breite (Meter)	Schiffsrumpf: Tief-gang (Meter)	Schiffsrumpf: Tonnen-gehalt	Maschine: Indicirte Pferde-kraft	Maschine: Fahrt-geschwind.	Maschine: Schrauben	Artillerie. A = Armstrong, K = Krupp, l = leichte Geschütze, R = Revolverkanonen, H = Hinterlader, T = Torpedolancir-apparate	Bemannung: Officiere	Bemannung: Mann-schaft
Kreuzer	Fee-Tscheu	1887	England	Stahl	67	10	4,7	1 350	1 000	13	2	II 6" *AH*, IV *l*	?	?
	Yeh-Sin	1882	China	Comp.	77	11	4,7	2 500	2 400	15	1	III 21 *cm*, VII 12 *cm K*	21	230
	Yang-Pao	1883	„	„	77	11	4,6	2 500	2 400	15	1	dto.	21	230
	Kai-Tschi	1884	„	Stahl	79	12	4,1	2 480	3 000	15	2	I 25 *cm*, I 17 *cm*, VII 15 *cm K*, VI *R*	22	250
	Huan-Tai	1887	„	„	68	10	4,1	1 300	3 000	15	2	II 15 *cm*, V 12 *cm K*, VI *R*	14	170
	N.	1885	„	„	68	10	4,1	1 300	3 000	15	—	dto.	14	170
Panzer-Kanonenboot	N.	1889	„	„	—	—	—	In Bau begriffen					—	—
Kanonenboote	Tschen-Hai	1872	„	Holz	49	8	3,2	578	480	10	1	I 6,7", IV 4,5" *A*, II *l*	9	75
	Tsing-Yuen	1872	„	„	49	8	3.2	578	480	10	1	dto.	9	75
Transportschiffe	Hae-King	1873	„	„	61	10	3,8	1 450	600	9	1	I 16 *cm*, II 12 *cm* Vavasseur	15	180
	Teng-Yin-Tschen	1876	„	„	61	9	3,5	1 258	600	10	1	I 16 *cm*, IV 10 *cm* Vavasseur	13	160
	Tschao-Un	1878	„	Comp.	64	9	3,8	1 208	750	11	1	I 7,2", IV 40-Pfünder	12	145
	Yuan-Kae	1875	„	Holz	61	10	3,5	1 258	600	10	1	I 16 *cm*, IV 10 *cm* Vavasseur	13	160
Raddampfer	Hae-Tong-Yun	—	„	—	—	—	—	—	—	—	—	III *l*	—	—
	Tschang-Sheng	—	„	—	—	—	—	—	—	—	—	III *l*	—	—
Torpedoboot	Nr. 1	1886	Schichau	Stahl	51	6	2,4	115	150	24	—	III *R*, 2 *T*	—	—
Zusammen mit Ausschluss v. Torpedobooten	15 Schiffe	—	—	—	—	—	—	17 760	18 310	—	—	104 Geschütze (darunter 18 *R*)	163	1845

4. Das Canton-Geschwader.

Schiffsname	Tonnen	Artillerie. K = Krupp, l = leichte Geschütze, R = Revolverkanonen, T = Torpedolancirapparate
Lambda	440	II 11" (35 t) AH, II l, IV R
Kuang-Yuan	320	I $4\frac{1}{2}$ t K, I l, III R
Kuang-Chen	320	dto.
Kuang-Heng	320	dto
Kuang-Li	320	dto.
Ken-Tsche	180	V Geschütze
Kuang-An	120	IV Geschütze
Li-Che	80	dto.
Ngan-Lan	350	I 15 *cm* K, VI l
Peng-Tschen-Hae	600	IV Geschütze
Tschen-To	220	I 15 *cm*, VI l
Tsching-Tsing	180	VI Geschütze
Tschun-Tong	150	II Geschütze
Tsing-An	120	II Geschütze
Tsing-Po	180	VI Geschütze
Lae-Tsing	160	IV Geschütze
Tschen-Yue	80	IV Geschütze
Zusammen 17 Schiffe	4,140	86 Geschütze (darunter 16 R)

Torpedoboote.

Nummer und Classe		Gebaut in	Stapellauf	Länge (Meter)	Breite (Meter)	Achtertiefgang (Meter)	Tonnengehalt	Meilen	Artillerie. R = Revolverkanonen, T = Lancirapparate
Nr. 1 (Schichau)	1. Cl.	Deutschland	1886	51	6	2,4	140	22	III R, 2 T
Nr. 2 (Schichau)		"	1886	44	5	1,2	115	24	dto.
Nr. 3 (Yarrow)		England	1887	39	4	1,0	69	22	dto.
Nr. 1 u. 2 (Vulcan)	2. Cl.	Deutschland	1885	26	3	1,0	28	18	II R
Nr. 3—9 (Vulcan)		England und	—	33	4	1,1	24	19	dto.
Nr. 10 und 21		Deutschland	—	26	3	1,0	20	18	dto.
Nr. 1—5	3. Cl.	"	—	19	2,7	1,0	—	—	II R, 2 T
Nr. 6 (Thornycroft)		England	1879	16	2,5	0,97	—	—	I R
Zusammen 20 Torpedoboote		—	—	—	—	—	—	—	—

Digitized by Google

24. Von Port Arthur nach Chemulpo.

Die Abfahrt von Port Arthur war für den 18. September bei Eintritt der Flutzeit, zwischen 8 und 10 Uhr vormittags, festgesetzt worden. Es war demgemäß für 8 Uhr morgens die Maschine bereit gestellt worden. Als das Vorwärmen der Maschine stattfand, barst das Gehäuse des Dampfabsperrventils des vorderen Backbordkessels, wobei der ausströmende Dampf den vorderen Kesselraum erfüllte und zwei Heizer leichte Brandwunden erlitten. Es zeigte sich später, dass diese Havarie eine Folge alter, unbemerkt gebliebenen Risse war. Man musste sofort die Dampfleitung zu den achteren Kesseln absperren und die Kesselfeuer gänzlich abbrennen lassen; nachdem die Maschinenetablissements von Port Arthnr in ihrer Leistungsfähigkeit damals noch nicht so weit waren, dass man die Neuerzeugnng eines Absperrventilgehäuses hätte beanspruchen können, mnsste man sich, so gut es gehen wollte, damit begnügen, den entstandenen Schaden mit Bordmitteln zn repariren, um wenigstens eine theilweise Leistungsfähigkeit der Maschine für die nächste Zeit sicherzustellen. Die bezüglichen Arbeiten wurden noch im Laufe des Tages unter der Leitung der Maschinisten beendigt, so dass am folgenden Tage um 10 Uhr 40 Minuten morgens mit dem einsetzenden Flutstrome ausgelaufen werden konnte.

Gleich nach Verlassen des Hafens wurde der günstige nnd frisch wehende NNW-Wind dazu benützt, die Maschine außer Thätigkeit zn setzen und die Fahrt ihren weiteren Verlauf unter Segel nehmen zu lassen.

Nördlich von *Encounter Rock* passirend, wnrde der Curs auf die dem *Salee River* vorgelagerte *Ferrières*-Inselgruppe gesetzt, nnd in den ersten 24 Stnnden legte man eine Gesammtdistanz von 118 Seemeilen zurück. Am Mittage des 20. befand sich die Corvette in 122° 33′ östlicher Länge, bei einer Breite von 37° 52′ Nord; nm $3^1/_2$ Uhr nachmittags sichtete man die Spitze der Insel Te-Chong, welche der *Sir James Hall*-Grnppe angehört. Bei frischem NNO-Winde lief das Schiff 5·5—6·5 Meilen nnd in der ersten Nachtwache loggte man 7·3—7·6 Meilen Geschwindigkeit in der Stunde. Diese schnelle Fahrt musste das Schiff schon bei Tagesanbruch in den Bereich des Koreanischen Archipels bringen; man stellte demnach die Maschine bereit, nnd stenerte um 6 Uhr Morgens mit Segeln nnd Dampf gegen Shopaŭil Island, nachdem bei Sonnenaufgang Seum-tcheup-tau (Rigault de Genouilly) gesichtet worden war. Um 7 Uhr morgens mussten wegen Schraalens der Brise die Segel geschlossen werden; um 11 Uhr nmstenerte man Shopaŭil nnd passirte zwischen *Button Rock* und *Pirie Island* durch den *Flying Fish Canal*. Vor 4 Uhr war die Höhe von *Whitthall Island* erreicht; im Curse ONO wurde nun *Philipp Island* und *Round Island* (Yŏdŏl-mi) passirt, sodann gegen Chemulpo abgehalten und in den Saléo-Fluss eingelaufen, wo man, auf zwei Seemeilen Entfernung vom Orte, eine Viertelstunde nach 6 Uhr vor Anker gieng.

Digitized by Google

25. Chemulpo.

Beim Anlaufen des Theiles des koreanischen Archipels, welcher aus der dem Söul-Flusse vorgelagerten Inselgruppe besteht, sieht man zuerst die schroffen Zinken von Seun-tschenn-tan, welche Insel auf den französischen Seekarten den Namen Rigault de Genouilly führt. Es ist dies die erste Marke, welche eine Orientirung mit Bestimmtheit ermöglicht. Für ein von Norden kommendes Schiff ist nämlich eine Verwechslung der Ferrières-Gruppe mit Clifford Islands, für ein von Süden kommendes Schiff aber ebenso eine Verwechslung dieser letzteren Inseln mit den südwestlichen Ausläufern der Chasserian Rocks sehr leicht möglich.

Nach erhaltener bestimmter Orientirung ist aber die weitere Route gegen Chemulpo an der Hand der völlig zutreffenden Angaben des vortrefflichen Segelhandbuches: *China Sea Pilot* (Supplement zum dritten Bande), ohne Schwierigkeiten zu finden. Immerhin bleibt es sehr wünschenswert, für die erste Passage über die Dienste eines ortskundigen Lotsen zu verfügen, denn die verwickelten Strömungsverhältnisse sind in den nautischen Behelfen unzureichend behandelt.

Die Flutströmung setzt in dem koreanischen Archipel im südlichen und östlichen Theile, den man durch die Linie Young-houng-Do, Black rock, Middle ground und Shou-pai-oul begrenzt ansehen kann, stets in NNWlicher Richtung, indes der Ebbstrom nach SO setzt. Im nordwestlichen Theile, d. i. von Shou-pai-oul nördlich, setzt der Flutstrom nach NO, und im nördlichsten Theile bei Richy Island nach Osten, während der Ebbstrom südwestlich, beziehungsweise westlich zieht.

Bei Round Island vereinigen sich die beiden Strömungen, zwängen sich in das engere Bett des (mit Unrecht so genannten) Salée-Flusses, welcher nichts anderes ist als ein Arm des Söul- oder Han-Flusses, verdoppeln hiedurch ihre Stärke und Geschwindigkeit und bringen einen Maximal-Gezeitenunterschied von 31,5′ engl. im Flying Fish Canal und einen solchen von 30,5′ auf der Rhede von Chemulpo hervor.

Für diese letztere Rhede existirt noch keine Karte, welche als vollkommen brauchbar bezeichnet werden könnte. Die vorhandenen Karten leiden entweder an dem Übelstande eines zu kleinen Maßstabes oder, bei den größeren Karten, an ungenauer Bezeichnung der Tiefenverhältnisse.

Beim Anlaufen der Rhede von Chemulpo thut man gut, sich in der Achse des Fahrwassers zu halten, denn auf beiden Seiten ist dieses Fahrwasser von Sandbänken begrenzt, welche im stetigen Wachsthume begriffen sind. Das

Digitized by Google

vielfach beobachtete Umherschwimmen von gelbem Sande und zahlreiche Wasserflecken von gelber Farbe tragen das Ihrige dazu bei, das Vertrauen in die Richtigkeit der auf der Karte ersichtlich gemachten Lothungen zu erschüttern und nur ein unausgesetztes Peilen bei vorher bestimmten Deckungspeilungen ist imstande, eine fortwährende genaue Controle der Schiffsposition zu sichern.

Vor Chemulpo ankern nur Schiffe von weniger als 16' Tiefgang; tiefer gehende Schiffe müssen weiter westwärts von Chemulpo, jenseits von der Barre vor Anker gehen, welche Khenn-Wölmi mit Sö-Wölmi (*Observation Island*) verhindet und sich zu Nippzeiten noch um drei Kabel weiter nach Süden erstreckt.

Zwischen den beiden eben genannten Inseln fällt die Passage stets zur Ebbzeit nahezu trocken, eine Thatsache, auf welche selbst bei dem Verkehre mit Booten achtzuhaben ist.

Das Fahrwasser vor der Stadt selbst bildet einen engen Canal, der keinerlei Markirung durch Baaken aufzuweisen hat. Einige Steinpyramiden auf den Hügeln um Chemulpo haben früher zu Zwecken der Markirung des Fahrwassers gedient, aber seit der Errichtung dieser Marken hat sich das Fahrwasser sehr geändert, und die Pyramiden können jetzt höchstens die Veranlassung zu Irrthümern werden. Die Gezeitenbaake auf *Observation Island* trägt einen weiß-roth-weißen Anstrich und markirt nur das Hochwasser.

Der Ort Chemulpo, im Districte Jenchuan, Provinz Kiung-Kei an der Mündung des Salée-Flusses gelegen, erstreckt sich östlich von der Roze-Insel. Vor wenigen Jahren noch ein armseliges Fischerdorf, ist nun, seit der Eröffnung koreanischer Häfen für den fremden Handel, Chemulpo durch seine glückliche geographische Lage auf dem Wege, ein bedeutender Handelsplatz zu werden. Nur 30 Seemeilen von der Landeshauptstadt Söul entfernt, ist Chemulpo bestimmt, der Hafenplatz dieser Hauptstadt zu sein. Zehn koreanische *Li*, d. i. etwa drei Seemeilen, südlich von Chemulpo liegt die Stadt Jenchuan, in allem in so inniger Verbindung mit Chemulpo stehend, dass in Ostasien der Name der letzteren Stadt auch meistens zugleich für Chemulpo gebraucht wird. Der Salée-Fluss, sowie der Söul-Fluss werden bis zu der Stadt Mapu, bei einer allerdings schwierigen und nicht ungefährlichen Navigation, mittels Dampfern befahren; Mapu ist auf dem Landwege 75 *Li* (19 Seemeilen) von Chemulpo und noch 30 *Li* (7,5 Seemeilen) von der königlichen Residenz und Landeshauptstadt Söul entfernt.

Chemulpo erstreckt sich an dem Abhange eines Uferhügels in freundlicher Lage; der Ort besteht aus drei deutlich von einander unterschiedenen Theilen. Der Stadttheil, welcher der Rhede zunächst liegt, wird von Europäern und Chinesen bewohnt. An diesen Theil schließt sich die japanische Niederlassung. Dieser Stadttheil zeichnet sich durch besondere Zierlichkeit der Gebäude, Reinlichkeit und gute Instandhaltung der Straßen aus. Endlich kommt der eigentliche koreanische Ort, ein weitläufiger Complex von elenden, strohgedeckten Lehmhütten, zwischen welchen, namentlich nach länger andauernden Regengüssen, ein ganz unbeschreiblicher kothiger Morast sich ausbreitet. Eine nächtliche Straßenbeleuchtung besteht in keinem der drei Stadttheile.

Ein Anlegeplatz befindet sich in der Nähe des Gebäudes des englischen Consulates; größere Boote können jedoch an diesem Anlegeplatze nur während der Dauer der Flut anlegen.

Die Bevölkerung von Chemulpo besteht aus etwa 6000 Einwohnern, worunter an 30 Europäer. Unter den letzteren fand man drei Angehörige der

Digitized by Google

österreichischen Staaten; nämlich den Besitzer des *Hôtel de Korea*, Isaak Steinbeck, aus Galizien gebürtig, dessen Frau, geborene Kamerling und deren minderjährige Schwester Hanna. Chemulpo besitzt außer dem erwähnten noch ein zweites, im japanischen Settlement gelegenes Hotel, das *Hotel Deibutsu*, und in demselben Stadttheile befindet sich auch ein Theehaus.

England hält in Chemulpo ein Vice-Consulat; China und Japan sind ebenfalls durch Consulate vertreten. Das japanische Settlement verfügt über eigene municipale Einrichtungen; es besteht ein Municipalrath, eine Handelskammer, ein Spital in der japanischen Niederlassung, woselbst auch eigene japanische Polizei ihres Amtes waltet.

Die Chinesen haben ebenfalls eigene Polizei in ihrem Stadttheile und regeln ihre Handelsangelegenheiten durch eine eigene Handelskammer.

Der Ort an sich bietet nichts besonders Interessantes, man sieht sowohl im chinesischen als auch im japanischen Theile der Stadt ansehnliche Warenlager. Die Umgebung von Chemulpo ist gebirgiger Natur, aber gleichwohl sehr fruchtbar.

Chemulpo ist der Sitz eines Gouverneurs, welcher im Range etwa einem chinesischen *Tao-tai* gleichkommen mag.

An militärischen Befestigungen sind wohl zwei alte Erdwerke vorhanden, welche sich im Norden des Gebäudes des englischen Consulates befinden, doch war keines derselben zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi mit modernen Geschützen bewehrt. Auch war in Chemulpo keinerlei Garnison, außer einer kleinen bewaffneten Abtheilung, welche die persönliche Leibwache des Gouverneurs bildete.

Über die klimatischen Verhältnisse von Chemulpo und die mit denselben in Verbindung stehenden sanitären Verhältnisse wurden dem Commandanten der Zrinyi die folgenden Mittheilungen gemacht.

Das in günstigster Weise ausgeglichene Klima von Chemulpo charakterisirt sich durch relativ niedrige Sommertemperatnren und ebenso relativ hohe Temperaturen des Winters. Sowohl die jährlichen als dio täglichen Schwankungen der Temperatnr sind nicht sehr bedeutende. Während des ganzen Jahres, aber besonders während der Monate September und October, finden reichliche Niederschläge statt.

Der eigentliche Winter beginnt im November; doch schon im September gibt es empfindlich kühle Nächte. Während der Monate December und Jänner sinkt die Temperatur allmählich und bleibt längere Zeit hindurch unter dem Gefrierpunkte; vom März an kann das Frühjahr gerechnet werden. Im April setzt schon die warme Jahreszeit ein, welche mit geringer Steigerung der Tageshitze bis Ende August dauert; die regenreichsten Monate sind Juli und August.

In sanitärer Beziehung herrschen in Chemulpo, speciell in dem koreanischen Theile des Ortes, ähnliche und beinahe noch ungünstigere Verhältnisse vor, wie man sie in chinesischen Hafenorten zu finden gewöhnt ist. Die Bevölkerung lebt dicht zusammengedrängt in niederen, erbärmlichen Lehmhütten, von welchen die eine der anderen Luft und Licht benimmt. In und vor den Häusern bleibt jede Art von Unrath und Schmutz mehrere Tage hindurch liegen, bis ein wohlthätiger stärkerer Regen, die Straßen überschwemmend, die Wegschaffung besorgt.

In der Nähe der Stadt gibt es mehrere Sümpfe und der bedeutende Unterschied der Wasserstände, der hier von Flut und Ebbe bewirkt wird, lässt

Digitized by Google

weitausgedehnte Flächen von trockenfallendem Schlammboden stundenlang der Verdunstung ausgesetzt bleiben; trotzdem heißt es aber, dass Malaria-Erkrankungen hier in nicht so starkem Maße stattfinden, wie in manchen chinesischen Flusshäfen, wo ähnliche natürliche Verhältnisse vorwalten. Hingegen gehört Dyspepsie zu den verbreitetsten Krankheiten, da die Eingeborenen sehr unmäßig und unregelmäßig in ihrer Ernährung sind.

Infectionskrankheiten, wie Cholera, Dysenterie und Pocken treten endemisch, doch häufig genug auch mit epidemischem Charakter auf.

Die Impfung gegen Blattern ist zwar bekannt und wird auch ausgeübt; aber es fallen dieser Krankheit doch zahlreiche Menschenleben zum Opfer, wohl hauptsächlich deshalb, weil die Procedur in unzweckmäßiger Weise geschieht, indem nicht nur das Blatterngift von kranken auf gesunde Körper direct übertragen wird, sondern auch sonderbarerweise die Einimpfung in die Schleimhäute der Nase vorgenommen wird; viele Kinder verfallen dadurch in eine *Noma*-artige Krankheit, und wenn sie dieselbe überstehen, so ist oft Blindheit und Taubheit die unheilbare Folge.

Syphilis ist sehr verbreitet und kann beinahe bei jedem Krankheitsfalle als intercurrirende Krankheit angesehen werden. Ziemlich selten kommt hingegen *Beri Beri* vor, welches Leiden hier den Namen der „Japanischen Krankheit“ führt.

Das einzige in Chemulpo bestehende Spital befindet sich im japanischen Stadttheile und steht unter der Leitung japanischer Ärzte. Die Besichtigung dieses Spitals wird Fremden nicht gestattet.

Wahrscheinlich würde dieses Spital, da es sich so streng von Fremden abschließt, auch die Aufnahme von schwerkranken Angehörigen einer fremden Schiffsbemannung verweigern.

Nicht viel besser sieht es mit der Befriedigung anderer Bedürfnisse aus, welche Schiffe im Hafen zu decken haben. Das einzige technische Etablissement, welches in Chemulpo besteht, ist eine für Dampfbetrieb eingerichtete Reisschälfabrik, einer japanischen Gesellschaft gehörend; für Reparaturen an Schiff oder Maschine gäbe es also hier keinerlei Hilfsmittel. Von Lebensmitteln kann nur frisches Brot und Fleisch, alle anderen Proviantartikel gar nicht oder nur in sehr geringen Quantitäten erhalten werden; sogar bei der Lieferung des frischen Brotes für Zrinyi gab es Anstände und Schwierigkeiten, da die vorhandenen Backöfen ihres geringen Umfanges wegen die nöthigen Lieferungen nicht auf einmal bewältigen konnten. Man zahlte 17 Cents per Kilo Fleisch und 9 Cents per Kilo Brot. Wasser wird aus Ziehbrunnen geschöpft, die in hinreichender Anzahl vorhanden sind; Materialien- und Kohlendepots sind keine vorhanden; das einzige Geldinstitut ist eine Filiale der *„first national bank of Japan“*. Lieferanten — die wenig oder nichts zu liefern vermögen — sind die Firmen: Steward & Co. und Daibutsu & Co. Mit ersterer Firma fand Zrinyi einen österreichischen Staatsangehörigen liirt; man wäre deshalb erfreut gewesen, von dieser Firma besser bedient zu werden, als es thatsächlich geschah.

Die Telegraphenleitungen Chemulpos sind chinesisches Eigenthum. Chemulpo ist mit Söul verbunden, welch letzterer Ort eine Station der Linie: Shanghai, Peking, Port Arthur, Nagasaki ist. Diese Linie führt von Fusan aus mittels submarinen Kabels nach Nagasaki. Das Postamt ist japanisch. Zwei Seepostlinien werden von japanischen Dampfern in etwa

Digitized by Google

14tägigen regelmäßigen Touron befahren. Die eine dieser Linien ist Nagasaki, Chemnlpo, Tientsin nnd retonr; die andere Shanghai, Chefoo, Chemnlpo, Shanghai.

Für die Commnnication ins Innere des Landes bestehen, wenn man von der schon früher erwähnten schiffbaren nnd anch befahronen Strecke des Hanflusses absieht, lodiglich ziemlich schlechte Sanmpfade. Der wichtigste Weg ist jener von Chemnlpo nach Söul, von welchem, zur Umgehnng eines 300 Fuß hohen nnd steilen Gebirgspasses, nach Norden nnd nach Süden je ein Seitenpfad abzweigen. Beide vereinigen sich mit dem Hauptwege in Mapu, der Flusshafenstadt von Söul.

Trotz der schlechten Communicationsverhältnisse zwischon dem Haupthafen Koreas, Chemulpo, und der Landeshauptstadt, Sönl, Verhältnisso, welche zwischen Söul und den beiden anderen (östlichen) koreanischen Vertragshäfen Fusan und Gensan sicherlich auch nicht besser sind, ist eine Zunahme im Außenhandel Koreas nicht zu verkennen.

Wir wollen über diesen Handel hior nur einige, möglichst übersichtlich geordnete Daten geben und dabei einerseits der Zeit nach etwas weiter zurückgreifen, als bei den bisher besprochenen Vertragshäfen Chinas, weil wir seinerzeit, d. i. bei Verfassung des Werkes über die k. u. k. Schiffsstation in Ost-Asien, genaue nnd umfassende statistische Daten über koreanische Handelsangelegenheiten nicht, wie rücksichtlich der anderen in Betracht gezogenen Länder, bis zum Jahre 1888 erhalten und wiedergeben konnten; andererseits wollen wir, um das Bild nicht allzn nnvollständig werden zu lassen, nns hier nicht auf die Handelsstatistik Chemulpos allein beschränken, sondern — wenigstens die Hauptdaten — auch rücksichtlich von Fusan und Gensan beifügen.

Wir stützen uns mit den folgenden Angaben auf die wertvollen Berichte, welche von den zu Söul rosidirenden onglischen Consularfunctionären Colin M. Ford nnd Walter C. Hiller an das Auswärtige Amt erstattet worden sind.

Nach diesen Berichten betrugen die Gesammtwerte des koroanischen Außenhandels:

Im Jahre 1885[1]................	2 059 585 $	oder	382 486 £
„ „ 1886................	2 978 410 „	„	497 318 „
„ „ 1887................	3 620 437 „	„	603 406 „
„ „ 1888................	3 913 501 „	„	619 635 „

[1]) Noch weiter zurück greift die Aufstellung, welche der Volkswirtschaftliche Ausschuss des Hauses der Abgeordneten des österreichischen Reichsrathes (Obmann Abg. Lupul, Berichterstatter Dr. Hallwich) am 26. Februar 1893 in den Bericht aufnahm, mit welchem der Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag vom 23. Juni 1892 zwischen der österreichisch-ungarischen Monarchie und dem Königreiche Korea der Zustimmung des Abgeordnetenhauses empfohlen wurde.

Danach betrugen von 1877 bis 1884 die Werte des koreanischen Außenhandels:

	Import	Export	Totale
	in Tausenden von Dollars		
Im Jahre 1877 (vom 1. Juli bis 31. December)...	95	45	131
„ „ 1878................................	188	139	327
„ „ 1879................................	436	470	906
„ „ 1880................................	608	785	1593
„ „ 1881................................	1215	857	2072
„ „ 1882................................	992	751	1743
„ „ 1883................................	2048	974	3022
„ „ 1884................................	999	416	1415

Digitized by Google

Im Jahro 1889	4 611 656 $	oder	691 748 £
„ „ 1890			1 382 007 „
„ „ 1891			1 437 135 „

In diesen Totalwerten kommt den Einfuhren der bedeutend größere Wertantheil zu.

Es erreichten nämlich an Wert:

Im Jahre 1887:	Fremde Einfuhren	469 240 £	603 406 £, w. o.
	Ausfuhren	134 166 „	
„ „ 1888:	Fremde Einfuhren	482 352 „	619 635 „ „ „
	Ausfuhren	137 283 „	
„ „ 1889:	Fremde Einfuhren	506 672 „	691 748 „ „ „
	Ausfuhren	185 076 „	
„ „ 1890:	Fremde Einfuhren	790 261 „	1 382 007 „ „ „
	Ausfuhren	591 746 „	
„ „ 1891:	Fremde Einfuhren	876 078 „	1 437 135 „ „ „
	Ausfuhren	561 057 „	

Die steigende Tendenz des Gesammthandels ist unverkennbar; ebenso aber die stetige Besserung des argen Missverhältnisses, in welchem noch vor wenigen Jahren (1887) die Werte der Ausfuhren zu jenen der Einfuhren standen. Von etwa 1 : 3 hat sich dieses Verhältnis bis 1891 schon zu etwa 5 : 8 gebessert, im Jahre 1890 sogar 5 : 7 betragen. Das bedeutet, dass Korea immer mehr und mehr mit Landeserzougnissen die Ausgleichung jener Werte vornimmt, welche es vom Auslande bezieht, also die productive Thätigkeit von Volk und Land im Zunehmen ist.

Sehen wir nun, wie sich diese obigen Wertsummen auf die drei dem fremden Handel geöffneten Häfen Koreas: Chemulpo, Fusan und Gensan (Yuensan, Wŏnsan) vertheilen.

Einfuhren.

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	263 737 £	101 100 £	117 515 £
„ „ 1889	273 730 „	119 543 „	113 399 „
„ „ 1890	426 368 „	241 083 „	122 810 „
„ „ 1891	524 440 „	246 100 „	105 538 „

Diese Summen begreifen die Werte der fremden Einfuhren; dazu kommen noch Einfuhren eigener Landesproducte, deren Werte [1]) sich bezifferten, wie folgt:

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	51 809 £	21 809 £	41 035 £
„ „ 1889	37 500 „	20 607 „	38 940 „
„ „ 1890	153 870 „	55 754 „	42 204 „
„ „ 1891	135 219 „	22 145 „	47 653 „

Die Schiffscommandanten, welche in fernen Stationen, meist unter sehr schwierigen Verhältnissen, die Daten für ihre orientirende Berichterstattung mühsam zu sammeln gezwungen sind, und nicht minder der Schreiber dieser Zeilen dürfen es sich freudig zur Ehre rechnen, dass oberwähnter Ausschussbericht an das Abgeordnetenhaus, zur Orientirung über koreanische Verhältnisse auf unser Werk: *„Die k. u. k. Schiffsstation in Ostasien, Reisen S. M. Schiffe* Nautilus *und* Aurora *1884—1888"*, ausdrücklich hinweist.

[1]) In den weiter oben gegebenen Totalsummen nicht inbegriffen.

Digitized by Google

Wir sehen aus diesen Zahlengruppen, wie sehr die fremde Einfuhr den eigenen Zwischenhandel, und wie hoch die Bedeutung Chemulpos jene der beiden anderen (der östlichen) koreanischen offenen Häfen überwiegt. Der plötzliche Aufschwung im Jahre 1890 (gegen 1889) ist ebenfalls bemerkenswert.

Ausfuhrwerte.

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	57 508 £	60 582 £	19 193 £
„ „ 1889	58 778 „	94 063 „	32 235 „
„ „ 1890	237 676 „	317 972 „	36 098 „
„ „ 1891	235 653 „	207 712 „	27 692 „

Dies die Werte der Ausfuhren nach fremden Häfen; dazu Ausfuhren nach eigenen Häfen (Reexport):

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	715 £	45 659 £	33 492 £
„ „ 1889	557 „	42 756 „	38 917 „
„ „ 1890	2 704 „	45 770 „	72 544 „
„ „ 1891	5 406 „	46 973 „	41 746 „

Hier sehen wir, dass Chemulpo durchaus nicht so unbedingt die erste Stelle einnimmt, wie rücksichtlich der Einfuhren. Im Jahre 1890 überwiegen sogar die Ansfuhren, welche von Fusan aus nach fremden Häfen gehen, bedeutend die analogen in Chemulpo erreichten Werte. Dass die östlichen zwei Häfen im Reexport Summen repräsentiren, welchen gegenüber der Antheil Chemulpos beinahe verschwindet, muss seine Ursache darin haben, dass die Ostküste Koreas mehr als die Westküste bevölkert und dazu geeignet sein mag, fremde Waren an Vertheilungsorte zu bringen, die dem fremden, directen Handel nicht geöffnet sind.

Wenden wir uns der Detaillisirung des Außenhandels Koreas zu, so finden wir rücksichtlich der Hauptartikel das Folgende.

Einfuhren.

Baumwollwaren stehen unter den fremden Einfuhrartikeln obenan. Etwa der vierte Theil der eingeführten Mengen kommt aus China und Japan. Die Aufnahmsfähigkeit für diese Waren in den drei Häfen Gensan, Fusan und Chemulpo verhält sich etwa wie 1 : 2 : 4; gegen 300 000 £ ist der Wert der in Chemulpo jährlich zur Einfuhr gelangenden Baumwollwaren.

Wollwaren kommen nur in sehr geringer Menge zur Einfuhr (etwa für 6000 £ in Chemulpo, für 1000—1500 £ in Fusan, für 500—1000 £ in Gensan).

Metallwaren erreichen in Chemulpo 60—70, in Fusan 25—30, in Gensan 5—7 Tausend Pfd. Sterl. an Einfuhrwerten.

Seidenwaren erreichen namhafte Einfuhrwerte, u. zw.:

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	23 108 £	2 691 £	8 269 £
„ „ 1889	17 805 „	3 443 „	4 624 „
„ „ 1890	37 067 „	7 994 „	6 160 „
„ „ 1891	53 389 „	9 646 „	8 484 „

Digitized by Google

Ebenso ein anderer Luxusartikel, das sogenannte *Grass-Cloth*, von welchem der Einfuhrwert in Chemulpo 10—15, in Fusan $1^{1}/_{2}$—2, in Gensan 1—$1^{1}/_{2}$ Tausend Pfd. Sterl. erreicht.

Petroleum wird in Chemulpo für 6—7, in Fusan für 5—7, in Gensan für 2—3 Tausend Pfd. Sterl. aus Amerika importirt.

Zündhölzchen erreichen Einfuhrwerte von 5—6000 £ in Chemulpo, von 4—6000 £ in Fusan und 2—300 £ in Gensan.

Über die Herkunft der Einfuhrwaren orientirt die officielle Statistik nur in ungenügender Weise, da alle Einfuhren nur unter drei Rubriken: China, Japan, Russische Mandschurei, subsummirt werden. Natürlich sind aber die aus chinesischen und japanischen (Vertrags-) Häfen kommenden Waren zum größten Theile europäischer und amerikanischer Provenienz. Für das Jahr 1891 vermag übrigens gleichwohl Consul Hillier folgende Verhältniszahlen anzugeben.

Von den 876 078 £ betragenden Einfuhrwerten entfielen auf:

Großbritannien	489 171	£
Japan	161 784	„
China	132 879	„
Deutschland	40 927	„
Amerika	31 204	„
Frankreich	12 027	„
Holland	4 357	„
Östorreich	3 049	„
Belgien	521	„
Russland	159	„

Ausfuhren.

Die officielle, in die Consularrapporte übergehende Ausfuhrstatistik enumerirt die nachstehenden Artikel: Bohnen, *Bêche de mer*, Knochen, Lebendes Vieh, Fische, Kuhhäute, Reis, Rohseide, Felle; alle Artikel an Wert zusammengenommen werden weitaus übertroffen durch die Ausfuhrwerte der Bohnen und der Kuhhäute. Wir beschränken uns daher auf die Wiedergabe der Daten über diese beiden Ausfuhrgegenstände und über den Reis.

Bohnen aller Gattungen.

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	33 998 £	27 070 £	13 592 £
„ „ 1889	32 868 „	43 417 „	20 909 „
„ „ 1890	69 870 „	69 303 „	28 353 „
„ „ 1891	82 966 „	60 075 „	9 282 „

Kuhhäute.

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	15 911 £	14 112 £	3 328 £
„ „ 1889	14 800 „	13 587 „	4 975 „
„ „ 1890	10 086 „	8 757 „	5 733 „
„ „ 1891	13 697 „	13 859 „	8 218 „

Sehr ungleichmäßig sind die Werte, welche die Ausfuhr an Reis erreicht. Die Ernte in diesem Artikel ist viel variabler als bei der widerstandsfähigoren Bohnenpflanze.

Digitized by Google

Ausgeführt wurde Reis für folgende Werte:

	Chemulpo	Fusan	Gensan
Im Jahre 1888	1 062 £	14 112 £	— £
„ „ 1889	4 009 „	13 587 „	— „
„ „ 1890	143 040 „	196 180 „	425 „
„ „ 1891	120 507 „	182 325 „	555 „

Der enorme Sprung, den der Ausfuhrswert des Reises vom Jahre 1889 auf das unmittelbar folgende Jahr aufweist, war zugleich eine Folge der guten Ernte in Korea und einer minderen Reisernte in Japan. Doch wird ausdrücklich erwähnt, dass die Koreaner erst nach und nach der Vortheile inne werden, welche ihnen durch die Möglichkeit geboten werden, ihre Landesproducte an das Ausland abzusetzen. Die Eröffnung der oft genannten drei Häfen für den auswärtigen Handel datirt nicht weiter als kaum ein Jahrzehnt zurück, und die auf ziemlich tiefer Culturstufe stehende Landbevölkerung muss erst nach und nach darauf kommen, dass infolge der hierdurch geschaffenen Möglichkeit eines Absatzes, vermehrte Production ihnen unmittelbar greifbare Vortheile zu schaffen vermag. In der That nimmt der Landbau, hauptsächlich die Production von Reis und verschiedenen Bohnengattungen, von Jahr zu Jahr im Königreiche Korea zu. Die hauptsächlichsten Reisdistricte sind die beiden südlichen Provinzen Cholla-Do und Kyong-Sang-Do, dann die westliche Provinz Huang-Hai-Do; in allen diesen Provinzen könnte die Production dieser und auch anderer Cerealien noch einen weiteren großartigen Aufschwung nehmen. Als Haupthindernis darf gegenwärtig die schlechte Communication zwischen den Erzeugungsgegenden und den Centren des Vertriebes, also vor allem den drei offenen Häfen, angesehen werden. Die Küstenfahrt wird ausschließlich in elenden Dschunken gemacht, und ein großer Theil der Reisladungen kommt schon in havarirtem Zustande in jenem Hafen an, von welchem aus die eigentliche Verschiffung erst beginnen soll. Es scheint, dass die Regierung die Schuld daran trägt, dass eine durch Dampfer betriebene Küstenschiffahrt noch nicht besteht; Consul Walter C. Hillor wenigstens macht die Bemerkung: *„If the Corean Government were alive to their own interests they would certainly encourage a steamer coasting trade; the privilege would be eagerly availed of, and it would be easy to guard against smuggling.“*

Die Bohnen Koreas stehen im Rufe, das beste Material zur Erzeugung der *„Soya“*, eines namentlich in Japan sehr geschätzten Genussmittels, abzugeben. Bisher ist die Korea-Bohne, weil theurer, noch nicht imstande, auf dem chinesischen Markte mit jener Ware zu concurriren, welche von Chefoo und Newchwang in ungeheueren Mengen kommt. Doch wird auch hier, der besseren Qualität der Korea-Bohne wegen, bei vermehrter Production eine gewinnreiche Zukunft kaum ausbleiben, wenn von allen betheiligten Seiten den Bedürfnissen Unterstützung entgegengebracht wird, welche dem Exporthandel innewohnen.

Über die Schiffahrtsbewegung in den drei koreanischen Häfen geben wir die folgenden Daten:

1888.

Eingelaufen:

1004 Schiffe mit **196 041** *t* Gesammtgehalt
gegen **716** „ „ **181 297** „ „
im Vorjahre.

Digitized by Google

Diese Bewegung vertheilte sich wie folgt:

in Chemulpo	112	Dampfer	mit	54 204	*t*	Gesammtgehalt	und
	114	Segler	„	5 172	„	„	
„ Fusan	79	Dampfer	„	80 291	„	„	„
	655	Segler	„	14 566	„	„	
„ Gensan	30	Dampfer	„	40 510	„	„	„
	14	Segler	„	1 298	„	„	

1889.

Eingelaufen:

1224 Schiffe mit **244 210** *t* Gesammtgehalt, und zwar:

in Chemulpo	111	Dampfer	mit	73 863	*t*	Gesammtgehalt	und
	108	Segler	„	3 727	„	„	
„ Fusan	96	Dampfer	„	91 472	„	„	„
	816	Segler	„	21 235	„	„	
„ Gensan	42	Dampfer	„	49 390	„	„	„
	51	Segler	„	4 523	„	„	

1890.

Eingelaufen:

1621 Schiffe mit **303 820** *t* Gesammtgehalt, und zwar:

in Chemulpo	166	Dampfer	mit	96 889	*t*	Gesammtgehalt	und
	212	Segler	„	8 469	„	„	
„ Fusan	171	Dampfer	„	129 514	„	„	„
	1012	Segler	„	27 246	„	„	
„ Gensan	41	Dampfer	„	49 987	„	„	„
	19	Segler	„	1 715	„	„	

1891.

Eingelaufen:

1501 Schiffe mit **358 145** *t* Gesammtgehalt, und zwar:

in Chemulpo	182	Dampfer	mit	104 896	*t*	Gesammtgehalt	und
	267	Segler	„	12 230	„	„	
„ Fusan	230	Dampfer	„	160 998	„	„	„
	729	Segler	„	19 377	„	„	
„ Gensan	60	Dampfer	„	58 164	„	„	„
	33	Segler	„	2 480	„	„	

Der japanischen Flagge kommt der überwiegend größte Antheil an dieser Schiffahrtsbewegung zu. Von obigen Hauptziffern für das Jahr 1891 entfallen auf:

England	2	Schiffe	mit	1 430	*t*	Gesammtgehalt
Korea	51	„	„	7 148	„	„
Japan	1355	„	„	311 754	„	„
Russland	30	„	„	18 893	„	„
China	44	„	„	11 263	„	„
Deutschland ..	19	„	„	7 657	„	„

Mit den vorstehenden Daten glauben wir eine genügend erschöpfende Übersicht über die Verhältnisse des fremden Außenhandels und der Schiffahrt in den offenen Häfen von Korea gegeben zu haben, und wenden uns nun wieder unserer Corvette und den Erlebnissen ihrer Bemannung zu.

Digitized by Google

Bei der Ankunft im Hafen von Chemulpo fand man hier vor Anker liegend:

das dentsche Kanonenboot Iltis [1]), welches sich schon seit zwei Jahren in der ostasiatischen Station befand, die Zeit vom Mai bis Angnst in den japanischen Gewässern zugebracht, nnd dann Wladiwostok besucht hatte; den letzteren Hafen hatte das Schiff wegen Überhandnehmens der Cholera verlassen, und es sollte nach kurzem Besuche von Chemnlpo eine Krenzung in der ostasiatischen Inselregion antreten;

das chinesische Kanonenboot Tai-ngan [2]) mit ausschließlich chinesischer, aber an Zahl sehr reducirter Bemannung, welches sich seit schon vier Monaten in Chemulpo stationirt befand;

das japanische Kanonenboot C'-chókai [3]), seit zwei Monaten in Chemulpo stationirt, endlich

das Kanonenboot der Vereinigten Staaten-Flotte Palos [4]).

China nnd Japan halten stets ein ständiges Stationsschiff in Chemnlpo, was sich durch das Bestehen der früher schon erwähnten bedeutenden chinesischen nnd japanischen Niederlassungen in diesem Hafenorte zur Genüge motivirt.

An alle die ebon genannten Schiffe und ebenso an die Zrinyi ergieng von Seite des japanischen Schiffscommandanten die formelle Einladung, am 23. September an der Gedächtnisfeier zu Ehren des verstorbenen Kaisers Shin-soi-Korei-sai theilzunehmen; es geschah dies durch Führung der kloinen Flaggengala während des ganzen Tages mit der neuen japanischen Kriegsflagge am Vortopp. Das japanische Kaiserreich hatte nämlich kurz zuvor eine neue Kriegsflagge adoptirt; an Stelle der früheren einfachen rothen Sonnenscheibe auf weißem Flaggengrunde, zeigt diese neue Flagge ebenfalls auf weißem Grunde im Centrnm das rothe kreisförmige Sonnenbild, von welchem aus symmetrisch nach allen Richtungon acht breite, rothe Strahlen, bis an den Rand der Flagge reichend, ausströmen. Der Commandant der Zrinyi musste diese neue Flagge, da dieselbe an Bord noch nicht vorräthig war, in der Eile aus Bordmitteln anfertigen lassen.

Die üblichen Höflichkeitsbozeigungen wurden mit den Commandanten aller soeben aufgezählten fremden Kriegsschiffe in gewohnter Weise gewechselt; zugleich beeilte sich der Schiffscommandant den kaiserlich deutschen Consul, Herrn Krien, welcher in der Landeshauptstadt Söul seinen Amtssitz hat und zugleich mit der Vertretung der österreichisch-nngarischen Interessen betraut ist, von der Ankunft der Zrinyi telegraphisch zu verständigen.

In Chemulpo selbst trat man mit dem dortigen Chef des Zollwesens, einem Engländer, Mr. Johnston, in Berührung, welcher sich in freundlichster Weise zu allen Diensten erbot und einen Besnch des Schiffscommandanten bei dem Chef der koreanischen Ortsbehörde, Sing-Ja-Jing, vermittelte.

---

[1]) Iltis, Kanonenboot des Typs Wolf. Aus Eisen im Jabre 1878 erbaut. Ausschießender Bug mit Gallion; Schoonerbarktakelage, 42 *m* lang. 7,7 *m* breit, 3 *m* tief. 489 *t*, 340 *ind. e.*, 2 Stück 11,5 *cm*-Geschütze auf Mittelpivòts, 2 leichte Geschütze, 9 Meilen Geschwindigkeit.

[2]) Siehe Capitel 23, Tabelle über das *Peyang*-Geschwader.

[3]) C'-chókai oder Tiokai, Zwillingsschrauben-Kanonenboot von 600 *t* u. 700 *ind. e.* Compositeschiff aus Stahl und Holz, im Jahre 1887 erbaut. Schoonertakelage. 47 *m* lang, 8,2 *m* breit, 3 *m* tief. 4 Stück 15 *cm*-Gesohütze, 2 Mitrailleusen.

[4]) Palos, eisernes, im Jahre 1865 erbautes Kanonenboot, 42 *m* lang, 7,9 *m* breit, 3 *m* tief, 420 *t*, 246 *ind. e.* 4 glatte 24-Pfünder, 2 glatte 20-Pfünder, 1 12-pfündige glatte Haubitze, 3 Mitrailleusen.

Der letztgenannte Würdenträger erwies sich als sehr zuvorkommend und war auch sofort erbötig, die Ankunft des k. und k. Kriegsschiffes dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten zu Sönl in telegraphischem Wege zu notificiren. Fregattenkapitän v. Khittel legte auf diese Formalität hohen Wert; Consul Haas hatte ihm dringend angerathen, die Erstattung dieser Meldung anzustreben, aus Rücksicht auf die peinliche Genauigkeit, welche die Koreaner, wie alle Ostasiaten, in der Erfüllung gewisser Förmlichkeiten beobachtet zu sehen wünschen. Aus dem gleichem Grunde erklärte der Schiffscommandant dem eben früher genannten koreanischen Würdenträger, dass es sein Wunsch sei, der koreanischen Flagge den gebürenden Territorialsalut zu leisten; doch müsse ihm, nach den diesfällig für die k. und k. Schiffscommandanten maßgebenden Vorschriften, die Erwiederung dieses Salutes, Schuss für Schuss, zuerst förmlich zugesichert sein. Der *Tao-tai*, wie wir diesen Beamten der Kürze halber nennen wollen, zeigte sich über diese Mittheilung einerseits erfreut, doch war eine gewisse Verlegenheit nicht zu verkennen, als er die Antwort dahin abgab, er werde sich rücksichtlich der Zusicherung des Antwortsalutes erst nach Verlauf von zwei Tagen endgiltig aussprechen können. Es stellte sich heraus, dass die koreanische Excellenz die Abgabe eines Geschützsalutes nicht anbefehlen konnte, ohne sich zuerst über den Zustand Gewissheit verschafft zu haben, in welchem sich die wenigen in Chemulpo verfügbaren, alten und abgenützten Geschütze bezüglich ihrer Widerstandsfähigkeit, wenn auch nur gegen blinde Schüsse, befänden; vor wenigen Monaten war der von einem nordamerikanischen Schiffe geleistete Territorialsalut ohne weiteres beantwortet werden, und ein berstendes Geschütz zerschmetterte einem japanischen und einem chinesischen Kanonier die Glieder. Man konnte nur billigen, dass der *Tao-tai* nicht ohne weiteres die Verantwortung für einen solchen, sich möglicherweise wiederholenden Unfall übernehmen wollte. —

Nachdem es eine der Aufgaben des Commandanten der Zrinyi war, der k. u. k. Regierung über die Zustände in Korea Berichte zu erstatten, auf welche fußend die bereits bestehende Absicht zum förmlichen Abschlusse eines Freundschafts-, Handels- und Schiffahrts-Vertrages mit Korea zur Thatsache gemacht werden sollte, musste es dem Fregattenkapitän v. Khittel vor allem darum zu thun sein, mit dem bisherigen Vertreter der österreichisch-ungarischen Interessen in Korea, dem schon früher genannten Consul Herrn Krien, in persönliche Berührung zu kommen, von ihm die nöthigen Auskünfte zu erhalten, um auch auf Grund von eigenen Wahrnehmungen und Besprechungen sein Urtheil in dieser Sache abgeben zu können. Der genannte Schiffscommandant beschloss demnach, sich zu einem auf mehrere Tage berechneten Aufenthalte nach der königlichen Hauptstadt zu begeben, in der sicheren und durch den Erfolg auch vollständig gerechtfertigten Annahme, dass ihm durch mehrtägigen persönlichen Verkehr mit dem ebengenannten Consularfunctionär, und durch persönlich gemachte Beobachtungen ein besseres und vollständigeres Bild der koreanischen Verhältnisse sich bieten werde, als dies möglich gewesen wäre, wenn er lediglich von dem ihm in seiner Instruction eingeräumten Rechte Gebrauch gemacht hätte, nach eigenem Ermessen außer Chemulpo noch einen anderen der offenen japanischen Häfen mit der Corvette Zrinyi anzulaufen.

Am 24. September wurde demnach die beschlossene Reise nach Sönl unternommen, bei welcher der Schiffscommandant von den Linienschiffslieutenants Morelli und v. Friedenfels und dem Linienschiffsfähnrich Lengnick

begleitet wurde. Um sechs Uhr morgens waren diese Herren, von einem koreanischen Reisemarschall und zwei Dienern begleitet, am Lande beim *Comprador* zur Stelle, wo die tags zuvor bestellten Pferde sie erwarten sollten. Mit echt ostasiatischer Pünktlichkeit kamen diese aber erst um eine volle Stunde später, so dass man Zeit zu einer Morgenpromenade durch die hübsche japanische Niederlassung behielt; man besichtigte das große und schöne Hotel Daibutsu, welches sich inmitten dieser Niederlassung befindet, und promenirte zwischen den kleinen reizenden Gärten, mit denen die Japaner überall ihre kleinen netten Häuser in geschmackvoller Weise zu umgeben pflegen. Manche japanische Schöne blickte die zu so ungewohnt früher Stunde herumstreichenden Fremden neugierig und scheu mit ihren von Natur so freundlichen Augen an; aber scheuer als es die „*musmé's*“ in ihrer eigenen Heimat sind, zogen sie sich eilig in die Häuser zurück, wenn man sich ihren Beobachtungsposten näherte.

Nachdem die Reitthiere endlich zur Stelle gelangt waren, setzte sich die Karawane in Bewegung; sie bestand aus den vier Herren von der Zrinyi, dem Reiseführer und den ebenfalls beritten gemachten Dienern, endlich noch einigen Pferdewärtern; das für einige Tage berechnete, wegen der verschiedenstufigen Toiletteerfordernisse ziemlich umfangreiche Gepäck wurde auf drei Tragthiere verladen. Man kam zuerst durch die japanischen, dann durch die koreanischen Stadttheile von Chemulpo, welch letztere mit ihren strohgedeckten Lehmhütten einen trostlosen Anblick boten. Schmutz und Unrath aller Art bedeckt hier die Straßen und bildet einen widerlichen Gegensatz zu der Reinlichkeit des eben verlassenen japanischen Stadttheiles. Dabei machte man aber die Bemerkung, dass es hier ebenso wie in China irrig wäre, von der Unreinlichkeit der Straßen und Häuser auf die gleiche Eigenschaft bei den Bewohnern schließen zu wollen; alle Koreaner, deren man ansichtig wurde, waren in Kleidung und auch körperlich sehr rein und nett gehalten.

Zu diesem Eindrucke, welcher sich durch den Gegensatz unmittelbar aufdrängt, trug es viel bei, dass wegen der eben herrschenden, auf nicht weniger als drei Jahre angeordneten großen Hof- und Landestrauer um die vor kurzem verstorbene Königinmutter, die vorherrschende Farbe in der Kleidung beider Geschlechter die in Korea übliche Trauerfarbe, nämlich die weiße Farbe war. Man hatte im Verlaufe der Reise und während des Aufenthaltes zu Chemulpo und in Söul Gelegenheit genug, Leute aus allen Schichten der Bevölkerung zu sehen; es fiel auf, dass trotz der feudal-aristokratischen Verfassung des Landes ein Unterschied in der Kleidung der Einwohner nirgends wahrgenommen werden konnte. Vom Minister bis zum Bettler trug alles die gleiche weiße Kleidung, aus weiten Hosen, einem togaartigen Kleidungsstücke mit Ärmeln, welches um die Mitte gegürtet wird, weißen Schuhen und einem, wie die ganze Kleidung ebenfalls weißen, spitzigen Strohhut aus sehr feinem Material, bestehend. Beim weiblichen Geschlechte sah man mitunter die hellblaue Farbe an Stelle des auch hier vorherrschenden Weiß; das Gewand wird sehr hoch gegürtet, der Busen aber bleibt gänzlich bloß; die kühnste europäische *decolletage* bleibt gegen diese Art der Toilette — wenigstens was die vordere Ansicht betrifft — bei weitem zurück; Nacken und Rücken werden hingegen von den koreanischen Damen immer bekleidet gehalten. Doch will es scheinen, dass selbst in den an einen derartigen Anblick nicht gewöhnten europäischen Augen, die provocant exponirten Reize der im allgemeinen gar nicht unschönen Koreanerinnen nur mäßigen Anwert fanden, denn wir finden die „auffallend großen und derben Brustwarzen“ eigens erwähnt, und ein uns vorliegendes

Digitized by Google

Tagebuch wählt zur Beschreibung des eben besprochenen Toilettirungsdetails den bezeichnenden, auf dem unmittelbar empfangenen Eindruck basirenden Ausdruck: „Bei den Weibern ist es auffallend, dass sämmtliche — jung nnd alt — die Brüste aus dem Ausschnitte ihrer weißen Kleidung heraushängend, entblößt tragen." — Auffallend gewiss, besonders im Gegensatze zu der sorgfältigen Verhüllnng, welche dio Kleidung der Weiber bei den Nachbarvölkern, Chinesen und Japanern, bietet — aber appetitlich gewiss nicht; wohl eher „ein Rüstzeug gegen die Versuchungen des Teufels!"

Nach Verlassen des Weichbildes von Chemulpo führte der Ritt unsere Gesellschaft zunächst in eine schnell ansteigende, fruchtbare und sehr gut bebaute Ebene. Sehr bald kam man in gebirgiges Terrain, welches aber ebenfalls recht fruchtbar zu sein scheint, und man hatte mehrere sehr steile Strecken Weges zurückzulegen. Von einer Bergkuppe aus, über die der Weg führte, genoss man das reizende Panorama, welches von Chemulpo mit seinem Hafen und den vorliegenden Inseln geboten wird. Die Einblicke in die schönen Thäler und Mulden gaben einen Begriff von der Ergiebigkeit des Bodens; man sah Mais, Weizen, Hirse, Hanf, Bohnen auf den Feldern, und entdeckte mit heiterer Befriedigung ziemlich ausgedehnte Bodenstrecken, die mit unserem heimischen, über den ganzen Erdenkreis berühmten Gewächs, dem Paprika, bebaut waren. Die rothen Früchte der Paprikapflanze werden von den Eingeborenen auf die Strohdächer ihrer Häuser zum Trocknen ausgebreitet, was einen ganz hübschen Anblick bietet. Der Reitpfad, den man verfolgte, war fest und staubfrei und führte stellenweise durch dichte Föhrenbestände. Bemerkenswert erschienen häufig vorkommende, offenbar in künstlicher Weise isolirte Baumgruppen; es scheint, dass mit der Isolirung solcher Gruppen ergend ein Cultusmoment in Verbindung steht.

Um die Mittagszeit, nachdem zwei Bergpässe, der eine auf sehr steilem Pfade, überwunden worden waren, erreichte man einen kleinen Ort, auf dem halben Wege zwischen Chemulpo und Söul liegend, in welchem die Mittagsrast um so lieber gehalten wurde, als dieser Ort ein wenn auch kleines, so doch sehr anheimelndes japanisches Gasthaus enthielt. Die Pferde und Tragthiere wurden abgesattelt und gefüttert. Mit einem an den Vegetarianern unter den Vierfüßlern nur selten beuerkbaren Heißhunger fielen sie über das Futter her. Die Reisenden erlabten sich an dem, was das gastliche Haus ihnen bieten konnte, und an besser mundenden Victualien, die sie in vorsorglicher Weise vom Schiffe aus mitgenommen hatten; nach anderthalbstündiger Rast wurde der Ritt wieder aufgenommen.

Nach kurzer Zeit begegnete man auf der Straße einem koreanischen Officier, welcher sich in höflichster Weise als Shim Kay Jok, Abgesandter des Ministers des Auswärtigen Amtes vorstellte.

Es stellte sich im Gespräch mit diesem Officier bald heraus, dass die königliche Regierung zu Söul durch die Ankunft S. M. Schiffes Zrinyi im Hafen von Chemulpo auf die Vermuthung gekommen war, es soi mit diesem Schiffe ein österreichisch-ungarischer Gesandter angelangt, welcher zum Abschlusse eines Handelsvertrages bevollmächtigt wäre. Schon aus der Art, wie die diesfällige Aufklärung entgegengenommen wurde, durfte man die Überzeugung schöpfen, dass von koreanischer Seite der Wunsch, einen solchen Vertrag abzuschließen, ein sehr lebhafter sei.

In der That fand Fregattenkapitän v. Khittel während seines Aufenthaltes in Söul mancherlei Bestätigung für die eben angedeutete Lage der

Dinge; übrigens hatte Consul Haas schon früher nicht verfehlt, den k. u. k. Schiffscommandanten hierauf aufmerksam zu machen. Korea erblickt nämlich mit Recht in jedem Vertrage, den es mit einem auswärtigen Staate abschließt, eine directe Anerkennung seiner Selbständigkeit. Das alte, nominell noch immer in einer gewissen, wenn auch nur fictiven Weise aufrecht erhaltene Suzeränitätsverhältnis zu China, dann die geographische Lage zwischen China, Japan und Russland, sozusagen innerhalb des Interessenkreises aller dieser drei Mächte, gestaltet eben für Korea jede förmliche Anerkennung seiner Unabhängigkeit zu einer sehr wertvollen Sache. Japan hat zuerst (27. Februar 1876), diese Selbständigkeit durch Abschluss eines Vertrages anerkannt; diesem Beispiele folgten: die Vereinigten Staaten von Nordamerika (5. Mai 1882), Großbritannien und Deutschland (26. November 1883), Italien (26. Juni 1884), Russland (7. Juli 1884) und Frankreich (4. Juni 1886). Der Freundschafts-, Handels- und Schiffahrtsvertrag unserer Monarchie mit Korea, dessen Abschluss gewissermaßen durch die Besuche von Fusan und Gensan durch Nautilus[1]), von Chemulpo durch Zrinyi vorbereitet wurde, datirt vom 23. Juni 1892, und wurde durch den Freiherrn v. Biegeleben, k. u. k. außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei den Höfen von Siam, China und Japan, negociirt und abgeschlossen.

Kehren wir nach dieser Einschaltung zu unseren Reisenden zurück.

Der entgegengesendete koreanische Officier schloss sich den Herren der Zrinyi an und begleitete sie bis Söul. Bei der Ortschaft Mapu, bis zu welcher der Fluss-Dampfschiffahrtsverkehr von Chemulpo aus unterhalten wird, hatte man zwei Arme des Hanflusses zu übersetzen. Nur über den einen dieser Arme führte eine Überfahrtsplätte, der andere musste reitend durchwatet werden.

In Mapu wurden die Reisenden von dem deutschen Obersten a. D. Herrn Vogel, Agenten der Firma Krupp für China, ferners von Herrn Wolter, Compagnon des Hamburger Importhauses Maier, im Namen des deutschen Consuls Herrn Krion, begrüßt und in Empfang genommen, und dann den restlichen Weg bis Söul begleitet.

Nach elfstündigem, für manche der nicht sehr reitgewohnten Reisenden recht ermüdendem Ritte in der königlichen Hauptstadt Söul angekommen, wurden die Herren von der Zrinyi vom deutschen Consul Herrn Krien auf das herzlichste begrüßt. Der Consul gab seinem Bedauern Ausdruck, dass das in der Weihnachtsnacht des Jahres 1888 abgebrannte deutsche Consulatsgebäude noch nicht wieder vollständig neu erbaut war, so dass er sich bemüssigt sah, die Herren, welche er für die ganze Zeit ihres Aufenthaltes zu Söul als seine Gäste betrachtete und behandelte, in einem Nebengebäude des Consulats unterzubringen. Dieses „Nebengebäude" erwies sich übrigens als ein sehr nettes, eigens zur Aufnahme der Gäste des Consuls eingerichtetes Haus; nebst einem großen gemeinschaftlichen Schlafzimmer verfügten die Herren von der Zrinyi über einen schönen Salon, ein Speisezimmer, ein Arbeitszimmer, nebst Baderaum, Vorzimmer u. s. w.

Nachdem man sich in der behaglichen, in gastfreundlichster Weise zur Verfügung gestellten Wohnung installirt hatte, wurde man von Herrn Krien abgeholt und in dessen Wohnhaus zum Souper geführt, wo man auch den deutschen Vice-Consul Herrn Domke und die früher schon genannten Herren

[1]) Vergleiche auch. „*Schiffsstation in Ostasien*", A., pag. 101—103, dann Bd. II, Capitel 17—19, pag 542—564.

traf. Mitternacht war längst vorüber, als die zu Tode ermüdeten Reisenden Ruhe in ihren vorzüglichen Betten fanden.

Am Tage nach ihrer Ankunft in Söul wurden unsere Reisenden Zeugen eines seltenen und imposanten Schauspieles. Es fand nämlich eine Generalprobe der für den 14. October bevorstehenden feierlichen Beisetzung der zwei Monate früher verstorbenen Königin-Mutter statt. Consul Krien hatte in der etwa 60 Schritt breiten, $1^1/_2$ Stunden langen Hauptstraße von Söul, durch welche der Probetrauerzug sich bewegen sollte, eine sehr gut situirte Tribüne für seine Gäste und Freunde reserviren lassen, von welcher aus man alle Details bequem in Augenschein nehmen konnte.

Der großartige und sehr prunkvolle Zug wurde durch die Handwerkergilden eröffnet, deren große, bunte, seidene Fahnen jeder einzelnen Gilde vorangetragen wurden. Es folgten weiter zahllose Träger von Schirmen, Stangen mit Emblemen und Inschriften, dann die berittene königliche Leibwache in bunten, durchwegs aus Seide gefertigten Uniformen, mit überaus hohen, spitzigen Doppelhüten angethan, Pfauenfedern auf denselben. Die Bewaffnung dieser Garde besteht aus japanischen Schwertern. Nach diesen kamen zahlreiche Wagen mit — wahrscheinlich symbolisironden — fratzenhaften Kolossalgestalten, wie solche vom buddhistischen Cultus untrennbar zu sein scheinen. Unter diesen fielen sechs riesige, auf Rädern bewegliche, ganz enorme hölzerne Pferdegestalten auf, mit reichstem seidenen Saum- und Sattelzeug, unwillkürlich an das Ungethüm erinnernd, welchem Homer in der Ilias eine so wichtige Rolle zuweist; vielleicht erschienen später diese gigantischen Riesenrosse manchem der Zuseher im Traume — obwohl Romersholm, wenn wir nicht irren, damals noch nicht bekannt, vielleicht auch noch nicht geschrieben war!

Nach den Riesenpferden waren die Hauptobjecte des Zuges eingetheilt: zwei sehr große Katafalke von würfelförmiger Gestalt. Diese waren mit dunkelblau und rother Seide bekleidet. Mehrere Hunderte von Lastträgern waren verwendet, um diese Katafalke theils zu tragen, theils zu ziehen.

Zahllose Würdenträger und Hofbeamte, die an dem Zuge theilzunehmen verpflichtet oder berechtigt waren, erschienen in buntfarbigen, niedrigen, nur zum Hocken eingerichteten Sänften. Diese Sänften wurden von je 16—24 Trägern, je nach dem Range des Getragenen, fortbewegt. Die Träger waren alle gleich in Rosafarbe gekleidet und hatten Mützen von gleicher Farbe, deren Form der süditalienischen Fischermütze gleicht.

Bewaffnete Truppenabtheilungen waren im Zuge eingetheilt; die Truppen und Polizeiwachen aber, welche den Weg für den Trauerzug frei zu halten hatten und zu diesem Zwecke Spalier bildeten, trugen keine Waffen, sondern waren mit langen ruderartigen Holzinstrumenten versehen, mit welchen sie — in überflüssig energischer Weise — die Vordrängenden zum Zurücktreten zwangen, indem sie mit dem flachen Theile ihres hölzernen, langen Amtsattributes immer mehreren Personen zugleich dasjenige applicirten, was der Wiener einen „Bauchfleck“ nennt. Wie schon angedeutet, fanden unsere Zuseher, dass in dieser Richtung etwas zu viel Diensteifer entwickelt wurde; denn obwohl die herandrängende Bevölkerung eine zahllose Menge bildete und weit aus der Umgebung der Hauptstadt Tausende von Menschen zusammengeströmt waren und auch ihre Schaulust recht lebhaft manifestirten, so zeigten sie sich doch in der Mehrzahl sehr willig, jeder Mahnung zur Aufrechthaltung der Ordnung auch ohne Anwendung so drastischer Mittel nachzukommen. Eine

Digitized by Google

an wirkliche Trauer gemahnende Stimmung war übrigens in nichts wahrzunehmen; die beinahe ausschließlich weiße Farbe der Kleidung beider Geschlechter war der einzige sichtbare Ausdruck der officiellen Trauer, ein Ausdruck, welchem sich die complet weiße Tropenuniform der k. u. k. See-Officiere in harmonischer Weise einfügte.

Der Probe-Trauerzug hatte den ganzen Vormittag des 25. September in Anspruch genommen und löste sich erst gegen 2 Uhr nachmittags auf; alle hohen Würdenträger des Staates und Hofes hatten diesem Acte beigewohnt, und nun war es zu spät am Tage, um noch an die Absolvirung von Staatsvisiten oder dergleichen schreiten zu können. Man benützte demnach den Rest des Tages, um von der weitläufigen Königsstadt einiges in Augenschein zu nehmen. Zunächst begab man sich gegen das Südthor der Stadt, woselbst am Fuße des schönen, mit dichten Föhrenwaldungen bedeckten Namshanberges die japanische Niederlassung von Söul sich ausbreitet. Wie alle japanischen *Settlements*, zeigt auch dieser Theil der koreanischen Hauptstadt den Charakter äußerster Zierlichkeit und Nettigkeit; auch hier sind die kleinen Häuser immer von anmuthigen Gärtchen umgeben. Der bergige und bewaldete Hintergrund der Niederlassung bewirkt, dass man sich durch den Anblick der Niederlassung völlig nach dem herrlichen Japan versetzt meint.

Man gewann einen der auf diesem Berge befindlichen Aussichtspunkte und sah nun die ganze riesige Stadt Söul — eigentlich Hanyang[1]) — vor sich ausgebreitet. Man konnte auf den sandigen, steilen Abhängen des Berges die langgestreckten Linien der mächtigen steinernen Stadtumwallung verfolgen, welche einen Gesammtumfang von 40 koreanischen *li*, etwa 13 Seemeilen, besitzt; denn die Stadt Söul liegt in einer kesselartigen Mulde, von nahe gelegenen Bergen kreisförmig umgoben, auf deren unteren Abhängen die Stadtmauer sich hinzieht.

Der Heimweg führte durch manche der ihrer Mehrzahl nach engen und winkligen Gassen der Stadt zum Deutschen Club, wo der Abend im Kreise der neu gewonnenen, freundlichst entgegenkommenden Bekannten auf das angenehmste zugebracht wurde.

Am folgenden Tage, dem 26. September, sollte die feierliche Aufwartung beim Minister des Äußern stattfinden. Da aber für diesen Empfang eine Nachmittagsstunde festgesetzt worden war, konnte man noch den größten Theil des Vormittags der weiteren Besichtigung der Stadt widmen. Auf der Hauptstraße waren die letzten Spuren des stattgehabten Aufzuges bereits verschwunden; die Tribünen waren weggeräumt, und zu beiden Seiten der Straße erhoben sich wieder die zahllosen fliegenden Verkaufsbuden, welche tags zuvor den Platz für die Zuseher hatten räumen müssen. Man besuchte die verschiedenen *Curious Shops*, machte verschiedene Einkäufe von Gegenständen ethnographischen Interesses, u. a. auf Seide gestickte Tiger, welche das Staatswappen Koreas vorstellen, und von den Officieren als Rangsabzeichen getragen werden.

Die in Söul bestehende französische, katholische Mission, in einem damals noch unvollendeten Gebäude auf einem Hügel im Süden der Stadt etablirt, wurde eigens besucht, um den Dank für die angebotene Gastfreundschaft abzustatten.

[1]) Hanyang ist der Name der Hauptstadt Koreas; Söul, der allgemein gebrauchte Ausdruck, bedeutet in koreanischer Sprache: Hauptstadt.

Digitized by Google

Nach einem beim Consul Krien eingenommenen Dejouner warf sich alles in große Uniform und man begab sich, in Sänften getragen, um 3 Uhr nachmittags in den *Yamen* des Auswärtigen Amtes, welcher an den königlichen Palast stößt.

Dort wurde Fregattenkapitän v. Khittel und die ihn begleitenden Officiere vom Präsidenten des Auswärtigen Amtes Min-Tschong-Muk, den beiden Vicepräsidenten I-Hion-(Chon-)Yong und Nam-Tschong-Tschol, dann von zwei Räthen dieses Amtes, namens I-Tschung-Ha nnd Kim-Sa-Tschol, in feierlicher Weise empfangen. Über den Verlauf dieser Audienz berichtete der Commandant der Zrinyi Folgendes:

„Nach gegenseitigem Austausche der im Verkehr mit ostasiatischen Würdenträgern üblichen Begrüßungsformen frug mich der Präsident (durch Vermittlung des der japanischen Sprache mächtigen Consuls Krien und noch eines japanisch-koreanischen Dolmetsches), ob ich gekommen sei, um im Namen Sr. k. u. k. Apostolischen Majestät mit dem Königreiche Korea einen Friedens-, Freundschafts- und Handelsvertrag abzuschließen, in welchem Falle, wenn ich mit den nöthigen Vollmachten versehen sei, sogleich an die diesbezüglichen Besprechungen geschritten werden könne. — Ich antwortete, meinen Instructionen gemäß, dass die Reise S. M. Schiffes Zrinyi eine Instructions- und Orientirungsreise sei, und dass meine Aufgabe lediglich darin bestehe, mich über die Verhältnisse zu informiren und auf Grund des in Erfahrung gebrachten Materials meinem vorgesetzten Ministerium Bericht zu erstatten. Der Präsident ließ mir erwidern, dass sich Korea sehr geehrt fühlen würde, mit der österr.-ungar. Monarchie den gleichen Vertrag wie mit dem Deutschen Reich und Frankreich einzugehen, falls eine hiezu bevollmächtigte Person nach Söul käme. Ich versprach, diese Antwort zur hohen Kenntnis zu bringen. — Im weiteren Verlaufe der Unterredung sagte mir der Präsident, dass S. M. der König von Korea[1]) sehr bedaure, mich derzeit nicht in Audienz empfangen zu können, allein die sehr strengen Regeln der Hofetiquette verböten ihm, während der großen Hoftrauer irgend welche Ausländer persönlich zu empfangen, so dass es zur Zeit nicht einmal den in Söul residirenden fremden Ministerresidenten möglich sei, Audienzen beim Könige zu erreichen.

Auch ließ mir der Präsident verdolmetschen, er freue sich, dass unsere Monarchie an Deutschland grenze und mit diesem Korea sehr befreundeten Reiche in innigem Bündnisse stehe.

Diese ganze Unterredung, während welcher die Koreaner dem gebotenen Champagner fleißig zusprachen, wurde nach und nach stets ungezwungener und dauerte nahezu eine Stunde.

Beim Abschiede ließ der Präsident mich noch ausdrücklich fragen, wann ich meinen Bericht nach Wien einsenden würde, sowie in welchem Zeitraume voraussichtlich die Anbahnung des Vertrages erwartet werden könne. Ich erwiderte, dass ich sofort nach meiner Rückkehr nach Chemulpo an Bord meines Schiffes den Bericht verfassen und absenden würde.“

Am selben Tage wurden noch officielle Besuche bei allen zu Söul anwesenden Vertretern fremder Mächte abgestattet. Es waren dies: der chinesische Gesandte Yun-Sin-Shgai, der Ministerresident der Vereinigten Staaten

[1]) Li-Hui, 28. König der Dynastie Han, geboren 25. Juli 1851, folgte dem Könige Chul-Chong im Januar 1864. Die Königin, aus der Adelsfamilie Min, ist am 29. September 1850, der Thronfolger Li-tschok am 4. Februar 1873 geboren.

Digitized by Google

Augustin Heard, der britische Generalconsul Hillier, der französische Commissär V. Collin de Plancy, der russische Generalconsul C. Waeber, endlich der japanische Ministerresident Koudo Masuki.

Am 27. September erwiderte der Präsident des koreanischen Auswärtigen Amtes den Besuch des k. u. k. Schiffscommandanten. Auch dieser Besuch währte nahezu eine Stunde. Die koreanische Excellenz wiederholte bei dieser Gelegenheit nochmals die sämmtlichen tags zuvor gestellten Fragen, und erklärte ausdrücklich die Bereitwilligkeit der Regierung des Königreiches, beim bevorstehenden Vertragsabschlusse auf alle Änderungen einzugehen, welche von Seite der k. u. k. Regierung etwa bezüglich des Wortlautes der bishin mit anderen Mächten abgeschlossenen Verträge, oder bezüglich der Bestimmungen des Zolltarifes als wünschenwert erachtet werden sollten. Schließlich lud der Minister den k. u. k. Schiffscommandanten ein, während seiner Anwesenheit in Sõul das dortige königliche Münzamt in Augenschein zu nehmen.

Des Abends fand beim Consul Krien ein festliches Abschiedssouper statt.

Am folgenden Tage hatte man die anderen Gegenbesuche zu empfangen und benützte die freibleibende Zeit zu weiterer Besichtigung der Stadt, wobei das anmuthige japanische *settlement* neuerdings besucht wurde; man begab sich auch, der erhaltenen Einladung folgend, in die königliche Münze.

Die koreanische Münze zu Sõul ist von deutschen Ingenieuren in gänzlich modernem Stile eingerichtet worden; sie besitzt alle Maschinen, welche zur Prägung von Silberdollars nothwendig sind. Doch standen zur Zeit alle diese Maschinen still, da die Prägungen schon zwei Jahre früher sistirt worden waren. Hingegen befand sich der alte Theil des Münzamtes, in strohgedeckten Lehmhütten untergebracht, in voller Thätigkeit. Dort werden die metallenen *Cash's* — wie in China so auch hier die wichtigste Umlaufsmünze — hergestellt. Die Erzeugungsweise ist eine primitive. Man sah, wie Kupfer und Zinn in genauen Verhältnissen abgewogen, dann geschmolzen und in irdene Formen gegossen wurde. Der erkaltete Guß wird dann aus den Formen genommen, rund gefeilt, abgestempelt und zu Kränzen gefädelt. Die koreanischen *Cash's* stehen an Aussehen noch gegen die chinesischen zurück. Doch soll die Münze Sõuls, was die Menge der Erzeugung an *Cash's* betrifft, nach jener von Canton die bedeutendste in Ost-Asien sein.

In dem Resumé, welches Fregattenkapitän v. Khittel über seine Beobachtungen und Eindrücke, sowie über die erhaltenen Informationen rücksichtlich der Verhältnisse Koreas an seine vorgesetzte Behörde erstattete, constatirte dieser Schiffscommandant vor allem die auf den weiter oben angedeuteten politischen Ursachen beruhende vollste Bereitwilligkeit, ja den Wunsch Koreas, einen mit den schon bestehenden Verträgen gleichwertigen, oder auch noch über dieselben hinausgehenden Vertrag mit der österreichisch-ungarischen Monarchie jederzeit einzugehen; wie sehr wünschenswert es aber auch für unsere Monarchie sein müsse, ohne weiteren Zeitverlust dem von den anderen europäischen Mächten gegebenen Beispiele durch Abschluss eines Vertrages zu folgen, konnte Fregattenkapitän v. Khittel an zwei thatsächlichen Beispielen illustriren.

Der eine Fall betraf den österreichischen Staatsangehörigen Isaak Steinbeck, Besitzer des Hôtel de Korea zu Chemulpo. Es hatte langandauernder Bemühungen seitens des deutschen Consuls Krien bedurft, um die Schwierigkeiten zu überwinden, welche diesem Manne bei den Behörden erwuchsen, als er in Chemulpo, zur Gründung seiner Existenz, koreanischen

Grund und Boden erwerben wollte. Diese Schwierigkeiten hatten nur die einzige Ursache, dass der Heimatsstaat des Steinbeck in keinem Vertragsverhältnis zu Korea stand.

Der andere Fall ist noch viel ernsterer Natur und betrifft den auf Seite 283 erwähnten Bankerottenr Krips. Dieser wählte Korea als Zufluchtsort, um sich der Jurisdiction des k. u. k. Generalconsulats zu Shanghai zu entziehen. Als Chinese gekleidet, kam Krips an Bord einer Dschnnke nach Chemulpo; es bedurfte aller Energie und Umsicht seitens des k. u. k. Consuls Haas nnd der thätigsten und geschicktesten Beihilfe des k. deutschen Consuls Krien, um die Vorhaftung des Krips auf koreanischem Gebiete und dessen Auslieferung an das k. u. k. Generalconsulat nach Shanghai durchzusetzen.

Ferner bemerkt Fregattenkapitän v. Khittel ganz richtig Folgendes: Korea beschäftigt eine recht ansehnliche Auzahl von Ausländern in verschiedenen Zweigen des Staatsdienstes; von einem solchen, oft sehr lucrativen und auch auf die heimatlichen Interessen der Angestellten günstig rückwirkenden Unterkommen sind Österreicher und Ungarn ausgeschlosson gewesen, so lange kein Vertrag zwischen Korea und unserer Monarchie bestand.

Der angebahnte Fortschritt im Lande, dessen Erschließung für den fremden Außenhandel, die Zunahme seiner Aufnahmsfähigkeit für unsere Industrieproducte, all dies und manche andere Erwägung noch sprachen laut dafür, den Vertragsabschluss nicht mehr länger hinauszuschieben.

Diese Anseinandersetzungen, welche wir hier nur in kürzestem Auszuge wiedergeben konnten, fanden, wie schon angedeutet, im Schoße der k. u. k. Regierung die vollste Würdigung; der k. u. k. Gesandte bei den drei großen Reichen Ost-Asiens erhielt alsbald den Auftrag, den Vertragsabschluss anzubahnen und brachte denselben am 23. Juni 1892 zu Ende.

Ein kurzes und trefflich orientirendes Resumé des Vertrages bietet der weiter oben schon von uns erwähnte Bericht des volkswirtschaftlichen Ausschusses des österreichischen Abgeordnetenhauses. Dasselbe lautet:

„Für den Vertrag ist, wio sich von selbst versteht, nicht in allem und jedem der Maßstab anzuwenden, der bei der Beurtheilung moderner Handels- und Zollverträge europäischer Staaten untereinander zu gelten hat. Anderseits fanden in demselben, und zwar nothwendig, einzelno Bestimmungen Aufnahme, die nnter anderen Verhältnissen als selbstverständlich und daher bis zu gewissem Grade auch als überflüssig betrachtet werden müssten.

Ihm zufolge soll zwischen den vertragschließenden Theilen „dauerud Friede und Freundschaft bestehon" und sollen die beiderseitigen Staatsangehörigen „Schutz und Sicherheit für Leben und Eigenthum in vollem Umfange genießen". Er garantiert das Recht der Vertretung durch einen diplomatischen Agenten und durch Consnlarbeamte mit allen Freiheiten der meistbegünstigten Nationen. Zum Schntze österreichisch-ungarischer Functionäre auf Reisen verpflichten sich die koreanischen Behörden, denselben „eine Escorte in einer den Umständen entsprechenden Stärke beizugeben". Auch dürfen diplomatische Agenten und Consnlarbeamte dritter Staaten mit der Geschäftsführnng eines der vertragschließenden Theile betrant werden.

Es werden hinsichtlich der Gerichtsbarkeit, bezüglich der unserem Handel mit Korea geöffneten Plätze und Häfen, über die volle Handolsfreiheit der österreichisch-ungarischen Staatsangehörigen in diesen offenen Häfon nnd Plätzen, die Folgen des Schleichhandels, die Behandlung der Schiffbrüchigen und des Strandgutes, die Rechte unserer Kriegsschiffe, sowie das Recht unserer

Digitized by Google

Staatsangehörigen in Korea, „koreanische Unterthanen als Lehrer, Dolmetscher, Diener oder in irgend einer anderen gesetzmäßigen Eigenschaft zu verwenden", umfassende Vereinbarungen getroffen. Ohne dass seitens Koreas auf das Princip des Gegenrechtes, der Reciprocität ein Gewicht gelegt würde und daraus irgend ein Anspruch seinerseits abgeleitet werden wollte, wird unserem Staate und seinen Angehörigen das volle, uneingeschränkte Recht der Meistbegünstigung zugestanden, so dass vom Tage des Inslebentretens dieses Vertrages „die Regierungen, die Beamten und die Unterthanen Seiner kaiserlich und königlich Apostolischen Majestät an allen Privilegien, Freiheiten und Vortheilen, insbesondere bezüglich der Ein- und Ausfuhrzölle theilnehmen sollen, welche zu dieser Zeit von Seiner Majestät dem Könige von Korea, der Regierung, den öffentlichen Beamten oder den Unterthanen irgend einer anderen Macht gewährt sind oder in Zukunft gewährt werden sollten".

Die übrigen Bestimmungen betreffen die Zeitdauer dieses — unkündbaren, doch nach zehn Jahren im beiderseitigen Einverständnisse revidirbaren — Vertrages, die Auswechslung der Ratificationen u. s. w. — Die Höhe der Ein- und Ausfuhrzölle wird durch die Anlagen des Vertrages festgestellt.

Sowohl diese Tarife, als auch alle übrigen Vertragsbestimmungen entsprechen nach Form und Inhalt dem französisch-koreanischen Handelsvertrage vom 4. Juni 1886, dem beiweitem günstigsten commerziellen Übereinkommen einer europäischen oder außereuropäischen Großmacht mit dem Königreiche Korea. Durch dieselben werden im großen ganzen der österreichisch-ungarischen Monarchie lediglich Rechte eingeräumt, ohne ihr gleichzeitig irgend welche nennenswerte Pflichten aufzuerlegen." —

Fregattenkapitän v. Khittel bemerkt, dass die bereits in Vertragsverhältnisse zu Korea stehenden Mächte im allgemeinen jeden neuen Vertragsabschluss sympathisch begrüßen, weil auf Grund der Meistbegünstigungsclausel ihnen jede Verbesserung, welche ein neuer Vertrag etwa mit sich bringt, ebenfalls zugute kommt.

Als solche, mit der Zeit vielleicht wünschenswerten Verbesserungen oder Erweiterungen der bestehenden Verträge bezeichnet der genannte Schiffscommandant die Eröffnung noch einiger anderer Küstenpunkte, nebst den schon jetzt dem fremden Handel zugänglich gemachten Häfen von Chemulpo, Fusan und Gensan. Er nennt in dieser Richtung die schöne Bay von Pinyang an der Nordwest-Spitze und Mokph'o an der Südspitze der koreanischen Halbinsel. Schwierigkeiten dürften rücksichtlich Eröffnung dieser Häfen nur in der Richtung zu erwarten sein, als die koreanische Regierung vielleicht Bedenken tragen würde, die Kosten auf sich zu nehmen, welche durch die nothwendigerweise neu anzustellenden Beamten für jene Häfen erwachsen würden.

Die hafenreichere Küste Koreas ist die Westküste; auch bietet der von zahlreichen Inselgruppen umsäumte Westen und Süden Koreas zahlreiche natürliche, gut geschützte Ankerplätze, während die steilabfallende, kahle und geradlinige Ostküste an solchen sehr arm ist, da sie eigentlich außer der großen Broughton-Bay gar keinen bedeutenderen natürlichen Hafen besitzt. Die ziemlich große Insel Quelpart, zu Korea gehörend, besitzt weder einen Hafen noch einen besseren Ankerplatz; vielleicht ist dies der einzige und genügende Grund, warum sie bisher noch von gar keiner der Mächte ernstlicher beachtet worden ist, deren Interessen den koreanischen Bereich nahe tangiren.

Digitized by Google

Unter den Flüssen Koreas, deren Mündungen den Ausgangspunkt für den Verkehr gegen das Innere des Landes darstellen, sind zu nennen: der Orikang, der Tumankang, der Kiöngsando, der Söul-Fluss, der die Grenze gegen China bildende Jalukiang, endlich der Tumen, welcher die Grenze gegen Sibirien bildet. Der letztere Fluss, dessen Mündung unweit der sibirischen Häfen Victoria-Bai, Possiette-Bai und Wladiwostok liegt, ist schon gegenwärtig eine 15 Meilen lange Strecke hindurch für Schiffe von 10 Fuß Tiefgang schiffbar. Es würde keiner sehr bedeutenden Baggerungsarbeiten bedürfen, um diese Strecke für Schiffe von 15 Fuß Tiefgang vollkommen praktikabel zu machen.

Alle koreanischen Flüsse frieren übrigens im Winter vollständig zu, selbst das Meer trägt oft bis zu 4 Meilen Entfernung von der Küste eine leichte Eisdecke. —

Der Boden Koreas ist sehr fruchtbar und, wie schon weiter oben angedeutet, steht die Bevölkerung sozusagen jetzt erst im Begriffe, diese Fruchtbarkeit über das Maß der eigenen directen Bedürfnisse an Bodenerzeugnissen in größerem Umfange auszunützen. Es gedeihen Weizen, Reis, Bohnen, Baumwolle, Hanf, Tabak, Paprika; an Baumgattungen finden sich in dem reichbewaldeten Lande Eichen, Fichten, Eschen, Magnolien, im Gebirge der Lackbaum (*Rhus vernix*); zahlreiche Fruchtbäume, wie u. a. der Maulbeerbaum, welcher die Seidencultur ermöglicht, der wertvolle Ginseng (*Panax quinquefolium*) werden in großen Beständen gezogen.

Unter der Thierwelt Koreas kommen langhaarige Tiger, dann Luchse, Bären, Hirsche, Rehe und Wildschweine in großer Zahl vor. Pferde und namentlich Rindvieh werden in bedeutenden Mengen gezüchtet. Der Pferdeschlag ist klein, aber kräftig und ausdauernd.

Das Mineralreich dürfte den größten, noch einer sehr vermehrten Ausbeute fähigen, natürlichen Reichtum Koreas bilden. Gold, Silber, Kupfer stehen an erster Stelle der Mineralschätze des Landes. Kohlen kommen an sehr vielen Stellen vor, oft sogar derart, dass Tagbau möglich wäre. Es stehen schon jetzt 82 Gold-, 7 Silber-, 17 Kupfer-, 40 Eisen-, 7 Blei-, 9 Kohlengruben und 7 Edelsteinlager in regelmäßigem und gewinnbringendem Betriebe. An Edelmetallen betrug die Ausfuhr[1]) im Jahre 1887: Gold: 1 885 033, Silber 387 769 $. —

Die Größe des gesammten Königreiches Korea mit Einschluss der Insel Quelpart wird mit 218 650 km^2 (d. i. etwas weniger als Italien ohne Sardinien und Sicilien) angegeben. Die Bevölkerung zählte nach Schätzung im Jahre 1890 1 569 652 Hausstände und 6 510 955 Einwohner. Man glaubt, dass diese Schätzung eher etwas zu niedrig gegriffen sei und dass die Bevölkerung Koreas wohl $7\frac{1}{2}$ Millionen Seelen betragen dürfte.[2])

[1]) Edelmetalle sind in den weiter oben gegebenen Handelsstatistiken nicht einbezogen

[2]) Wir entnehmen die obigen Zahlen über Areal und Bevölkerung dem ob Verlässlichkeit seiner Quellen und Daten hochberühmten Gothaer diplomatisch-statistischen Jahrbuch. — Die Daten, welche Fregattenkapitän v. Khittel an Ort und Stelle direct oder indirect aus koreanischer Quelle erhielt, differiren wesentlich. Sie sind die folgenden:

Areal 218 192 km^2.
Bevölkerung 10 518 937 Seelen, und zwar
circa 5 322 000 Männer,
„ 5 196 000 Frauen.

Allerdings wird auch hier ausdrücklich beigefügt, dass ein Census noch nie in Korea stattgefunden hat.

Digitized by Google

In ihrem Äußeren stehen die Bewohner Koreas den Japanern näher als den Chinesen. Von allen Fremden, welche mit den Koreanern in Berührung gekommen sind, werden sie als ein sehr ordentliches, auf Würde und Anstand haltendes Volk geschildert. Sie legen großen Wert auf die äußere Erscheinung, und wir haben schon früher Veranlassung gehabt, den sonderbaren Contrast zu erwähnen, welchen die persönliche Nettigkeit und Reinlichkeit der Koreaner mit dem Schmutz der Straßen und auch der Behausungen darbietet. Diese letzteren sind beinahe ausnahmslos Lehmhütten mit Strohdächern, strotzen von Schmutz und Unrath, und durch die vielen Fugen und Risse bricht sich der Rauch seine Bahn. Nur in Sōul findet man eine größere Zahl von Häusern aus Holz, die auf gemauerten Unterlagen sich erheben. Mit Wohlgefallen bemerkt der Europäer, dass die Koreaner frei von dem eigenthümlich unangenehmen, an den Geruch von Baumwanzen erinnernden Körperduft sind, welcher den Chinesen anhaftet und oft schon auf meilenweite Entfernung von chinesischen Orten wahrgenommen werden kann.

Die Koreaner sind Buddhisten und Anhänger der Lehre des Confucius; doch spielt im Lande Religion und Cultus keine große Rolle.

Mehrere christliche Missionen sind in Korea thätig, so in Sōul allein die französische katholische Mission, eine amerikanische Presbyterianer- und eine Methodisten-Mission; die Zahl der römisch katholischen Christen im Lande wurde dem Fregattenkapitän v. Khittel mit 14 000, jene der Protestanten mit 300 angegeben.[1])

In welcher Zunahme die Beziehungen Koreas zur Außenwelt in der letzten Zeit begriffen sind, erhellt unter anderen auch aus der Zunahme der Zahl der im Königreiche lebenden Fremden. Dem Commandanten der Zrinyi wurden die diesfälligen Daten für das Jahr 1888 zur Verfügung gestellt; wir reihen denselben jene an, welche das Gothaer diplom.-statist. Jahrbuch für das Jahr 1892 anzuführen in der Lage ist.

Es lebten in den Jahren 1888 und 1892 die nachstehende Zahl von Fremden in Korea in den vier unten genannten Städten:

Jahr	Nation	Ort: Sōul	Chemulpo	Fusan	Gensan	Summe
1888	Amerikaner	32	5	—	1	38
1892	"	50	3	2	—	55
1888	Chinesen.............	264	266	11	19	560
1892	"	751	563	138	37	1489
1888	Deutsche.............	12	18	2	2	34
1892	"	4	16	3	3	26
1888	Engländer	8	4	1	1	14
1892	"	17	9	12	2	40
1888	Franzosen............	11	1	4	1	17
1892	"	25	1	2	1	29
1888	Japaner	638	850	2595	401	4484
1892	"	728	2541	5363	764	9396
1888	Russen..............	8	—	—	—	8
1892	"	12	—	—	1	13

[1]) Erstere Zahl erscheint im diplom.-statist. Jahrbuch für das Jahr 1893 auf 22 000 angewachsen.

Digitized by Google

Jahr	Nation	Ort Söul	Chemulpo	Fusan	Gensan	Summe
1888	Dänen	2	—	—	—	2
„	Italiener	1	1	1	—	3
„	Spanier	—	1	—	—	1
„	Österreicher	—	3	—	—	3
1892	diese Nationen nicht näher unterschieden	3	2	—	1	6
Im ganzen	1888	976	1149	2614	421	5164
„ „	1892	1590	3135	5520	809	11 054

Das Königreich zerfällt in acht Provinzen — *Do's* — welche folgende Namen führen: Chon-La, Kiong-Kui, Tschung-Tschong, Piong-An, Kinng-Sang, Ham-Giong, Honang-Hai und Kang-Won. Jede Provinz wird durch einen Gouverneur verwaltet, welcher dem Minister der civilen Administration untersteht.

Der dem Könige verantwortliche Staatsrath besteht aus 10 Beamten der I. Classe, 15 Beamten der II. Classe und 5 Beamten der III. Classe. Shiin-Sun-Teck war zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi Hauptminister und Präsident des Staatsrathes. Die Minister stehen den Departements für Civil-Administration, Finanzen, Cultus und Ceremonien, Kriegswesen, Rechtspflege, öffentliche Arbeiten und auswärtige Angelegenheiten vor. Fremde Staatsangehörige erreichen hier oft die höchsten Würden; der General Legendre, ein Amerikaner, Rathgeber des Königs mit Sitz im Staatsrath, hatte diesen Posten schon zur Zeit inne, zu welcher Fregattenkapitän v. Khittel Söul besuchte; nebst diesem Würdenträger finden wir noch einen zweiten Amerikaner, C. K. Greathouse, in der Liste der Staatsräthe im Jahre 1893.

Über die Finanzen Koreas ist man auf japanische Quellen angewiesen, die sich aber nur bis zum Jahre 1885 erstrecken, Staatseinnahmen von 9 540 000 *fcs* nachweisen, und daher jetzt, unter seither sehr veränderten Verhältnissen, nur mehr wenig Interesse bieten.

Die Zolleinnahmen betrugen im Jahre 1887 246 701 $, im Jahre 1891 549 059 $, von welch letzterer Summe 372 022 $ auf die Einfuhrszölle entfielen. —

Werfen wir nun noch einen Blick auf dasjenige, was uns der Bericht des Commandanten der Zrinyi über die Wehrverhältnisse Koreas vermittelt. Fregattenkapitän v. Khittel schreibt hierüber im wesentlichen das Folgende:

Korea kann im Ernstfalle 30 000 – 50 000 Mann ins Feld stellen. Die Leute sind kräftig gebaut, fast unermüdliche Fußgänger, lernen das Exerciren rasch und sind fähig viel zu lernen. Die Angehörigen des Yanghan, die Adelsclasse, aus welcher die Officiere genommen werden, sind unwissend und eingebildet. Es existirt keine bestimmte Art der Recrutirung. Wenn der König oder ein militärischer Chef Soldaten braucht, so gibt er es dem Gouverneur einer Provinz bekannt, welcher dann die nächstbesten geeigneten Leute, die ihm unterkommen, dazu nimmt. Es besteht hiefür keine bestimmte Altersgrenze und man sieht Soldaten von 12 und solche von 60 Jahren.

Korea besitzt ein Kriegsministerium, welches aber in Wirklichkeit keine Functionen ausübt.

Die Truppen sind in Baracken zusammengepfercht und bekommen jährlich Stoff für zwei Monturen, welche ihnen von ihren Weibern gemacht werden.

Digitized by Google

Die Bezahlnng der Leute ist meist mehrere Monate im Rückstande. Sie bekommen monatlich einen Sack Reis und einige *Cash*. Den Reis verkanfen sie an Handelslente und leben von dem kleinen hiebei erzielten Gewinste.

Niemand kümmert sich nm Betragen und Gesundheit der Soldaten.

Die königliche Wache in Söul bestreiten 3500 mit Remington-Gewehren bewaffnete Infanteristen, die in zwei Bataillone getheilt sind. General Min, gleichzeitig Kriegsminister nnd Inhaber vieler anderen Würden, commandirt das rechte Bataillon.

Das linke Bataillon wird von General Han-kiu-sul, einem jungen Manne, ehemaligen Spielgenossen des Königs, befehligt. Han ist gleichzeitig Polizeipräfect und bekleidet noch viele andere Würden.

Die Officiersstellen sind doppelt besetzt (ähnlich wie es vor 1789 in Frankreich war). Die Yangban-Officiere erscheinen nnr zu feierlichen Ceremonien bei ihrer Abtheilung und sind dann meist unfähig, ihren Dienst zu verrichten, während die nichtadeligen Officiere stets den Dienst versehen. Alle Yangban-Officiere sind beritten. Die Bataillone sind in Compagnien zu 100 Mann getheilt, deren jede eine Fahne hat.

Der Postendienst, wie er bei uns besteht, scheint in Korea nicht bekannt zu sein. Je nach der Wichtigkeit werden die Palastthore von 4—6 Mann bewacht. Diese legen ihre Waffen ab, spielen oder schlafen. Ein Mann bleibt tourweise wach. Die Wache im Palaste wird von vier Compagnien bestritten, welche bei Tagesanbruch abgelöst werden.

Die Sicherheit des Königs wird noch durch den Dienst einer Compagnie Hauswache und eines Polizeicorps erhöht. Ferners ist im Palaste eine Gatling-Batterie (6 Geschütze) so aufgeführt, dass sie die Annäherung zu den Privatgemächern des Königs und des Kronprinzen beherrscht.

Der nächtliche Polizeidienst wird von einem den Bataillonen entnommenen Piquet von 80 Mann versehen. Selbe sind in kleinere Detachements vertheilt, welche die Stadt durchstreichen und die nachts geschlossenen Stadtthore bewachen.

Außer den zwei Bataillonen liegen in Söul noch 2000 Mann mit Säbel und Steinschlossgewehren bewaffneter „Kiuns“ (Gensdarmen) unter den Befehlen des Generals Li.

Die Truppen exerciren täglich vier Stunden. Als Instructoren fungiren Officiere der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Scheibenschießen und feldmäßige Übungen werden nie durchgeführt. Die Koreaner besitzen in Söul zwei kleine Krupp'sche Feldgeschütze. Sie sollen unfähig sein, dieselben zu bedienen.

Die Geschosse haben keine Sprengladung und keine Zünder. Die Gatling-Batterie ist sehr gut in Stand gehalten und soll anch sehr gut einexercirt sein. Die früher beim Nordwestthore von Sönl gelegene Pulvermühle wurde abgetragen.

In Söul besteht ein kleines Arsenal, welches eine spärliche Sammlung rostiger Maschinerien für die Reparatur beschädigter Waffen besitzt. Ferners sollen daselbst anch Maschinen zur Neuerzeugung von Patronen vorhanden sein. Letzteres wird jedoch stark bezweifelt

Kang-Wha hat eine Garnison von 800 Mann, die europäisch gedrillt und mit Vorderladern bewaffnet sind. Dortselbst sollen auch zwei kleine Armstrong-Feldgeschütze vorhanden sein.

Digitized by Google

Die Garnison von Ping-tu beträgt 300 Mann. Auch dort sollen zwei bronzene Feldgeschütze stehen. —

Hiemit wollen wir die allgemeinen Notizen über Korea schließen, die wir der Berichterstattung des Commandanten der ZRINYI zu entnehmen vermochten.

Am 29. September trat Fregattenkapitän v. Khittel mit den Herren seiner Begleitung die Rückreise nach Chemulpo an. Diese Rückreise wurde wie die Reise von Chemulpo nach Söul zu Pferde zurückgelegt. In Mapu verabschiedete sich Consul Krien, welcher den Reisenden bisher das Geleite gegeben hatte und sagte seinen Besuch an Bord der ZRINYI für den 1. October an. Oberst Vogel und Herr Wolter waren schon tags zuvor nach Chemulpo gereist und brachten den Abend des 29. mit den aus Söul Rückkehrenden zuerst in Steinhecks Hôtel de Korea und dann an Bord der ZRINYI in heiterster Weise zu.

Während der Abwesenheit des Schiffscommandanten von Chemulpo war in diesem Hafen das japanische Kanonenboot BANJO[1]) eingelaufen, welches Schiff schon seit längerer Zeit mit Aufnahmsarbeiten an der koreanischen Küste thätig war. Mit dem Commandanten und dem Stabe dieses Schiffes war man von Seite der ZRINYI in den üblichen Verkehr getreten und die japanischen Officiere erzählten viele Details von der unglücklichen türkischen Fregatte ERTOGRUL[2]), die wenige Tage zuvor während des Wüthens eines Typhoons in den japanischen Gewässern, in der Nähe von O-Ôsima zugrunde gegangen war. Dieses Schiff, seit dem Verlassen der heimischen Gewässer in beispielloser Weise vom Unglück verfolgt, soll bei seiner Strandung auch zugleich eine Kesselexplosion erlitten haben, wofür die schreckliche Art der Verstümmlung aufgefundener Leichen Anhaltspunkte bot; nur 2 Officiere und 56 Mann überlebten die Katastrophe. Kurz vor seinem letzten Auslaufen (von Yokohama) hatte die Cholera über 30 Mann der Schiffsbemannung der ERTOGRUL hinweggerafft.

Bei Gelegenheit des Besuches, den Consul Krien an Bord der ZRINYI in Chemulpo abstattete, fand beim Schiffscommandanten ein großes festliches Diner statt. Die herzlichsten Trinksprüche wurden gewechselt und als der Consul das Schiff verließ, gab ZRINYI den gebührenden Salut von 9 Schüssen ab, während die deutsche Flagge am Vortopp gehisst war. Das deutsche Kanonenboot ILTIS hatte schon am 24. September Chemulpo mit dem Reiseziele Port Arthur verlassen.

An Bord der ZRINYI hatte der Gesammtdetail-Officier während der mehrtägigen Abwesenheit des Schiffscommandanten Schiff und Takelage in vollsten Stand gesetzt, einen completen Außen- und Innenanstrich geben lassen und zugleich die isolirte Lage des Ankerplatzes dazu benützt, die blinden und

---

[1]) Compositeschiff von 800 *t*, 1883 erbaut. Barktakelage, 2 Stück Krupp'sche 12 *cm* auf Drehschlitten und 2 Stück 8 *cm* Krupp als Breitseitgeschütze. Maschinenangaben fehlen.

[2]) ERTOGRUL war eine im Jahre 1863 erbaute ungepanzerte Schraubenfregatte von 2344 *t*, 600 nominellen Pferdekräften und 14 Geschützen. 76,2 *m* lang, 15,2 *m* breit und 7,2 *m* tief.

Über die Mißgeschicke und den Untergang dieses Schiffes siehe auch „*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*" 1890/91.

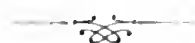
scharfen Schießübungen mit den 7 *cm*-Geschützen aus Booten und die dritte Serie der scharfen Schießübungen mit den Carabinern zu absolviren. Besonders lehrreich gestaltete sich für die Bemannung während des Aufenthaltes vor Chemulpo das Manövriren mit Booten wegen der gewaltigen, 42 Fuß erreichenden Niveauunterschiede bei den wechselnden Gezeiten, und den hierdurch bedingten Verhältnissen der oft geradezu reißenden Strömungen. —

Am 1. October war das Schiff in allem bereit, die Rückreise nach den heimischen Gewässern anzutreten. —



Digitized by Google

Die Rückreise.



Digitized by Google

26. Von Chemulpo nach Shanghai und Foochow.

Am 2. October verließ Zrinyi nach zehntägigem Aufenthalte den Ankerplatz vor Chemulpo. Wenige Minuten nach 8 Uhr morgens wurde mit drei geheizten Kesseln in Bewegung gesetzt und mit dem einsetzenden Ebbstrome den Saleefluss stromab gesteuert. Um 8 Uhr 55 Minuten kam man an *Round Island* vorüber und passirte nördlich des *North Watcher Rocks* zwischen *Humann Island* und Young-hung-do. Zwischen *White Rock*, *Black Rock* und *Barker Island* einerseits, *Cat Island*, *Yellow Rock* und *Warren Island* andererseits passirend, befand sich das Schiff um die Mittagsstunde südlich von Seun-tscheun-tau, von wo nun der Curs auf 3 Meilen nördlich von *Clifford Island* angelegt wurde. Um 5 Uhr 24 Minuten peilte man *West Clifford Island* Süd, und es hatte somit das Schiff den Koreanischen Archipel verlassen. Während der Fahrt in diesem Inselbereiche musste das Loth häufig in Gebrauch genommen werden, da der Mangel an guten Landmarken, die Einförmigkeit der Inselcontouren und die starken und veränderlichen Strömungen die Schiffahrt in diesem Archipel zu einer sehr schwierigen und gefährlichen Sache machen.

Um 5 Uhr 30 Minuten wurde das Schiff in den Curs auf *Saddle Island* gebracht, und der günstige NNW.-Wind gestattete alle Segel zu führen. Nachdem ein genügender Seeraum gewonnen war, um von den Einwirkungen des jetzt nach NO. gerichteten Flutstromes unbeirrt zu bleiben, ließ der Commandant um 7 Uhr abends die Maschinenthätigkeit einstellen und die Kesselfeuer abbrennen.

Der Mittagspunkt des 3. October ergab eine Breite von 34° 33′ N. und die Länge von 124° 6′ O. Der Wind kam nun aus NNO., verlieh dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 7—8 Meilen, doch rollte dasselbe ziemlich schwer in der hohen See und nahm auch einige Sturzseen achter über Bord. Vom 3. auf den 4. wurde eine Gesammtdistanz von 164 Meilen gesegelt, und der Mittagspunkt des 4. October war 31° 57′ N. bei einer Länge von 122° 56′ O. Es mussten somit die dem Yang-Tse-Kiang-Delta vorgelagerten Inselgruppen im Laufe des Nachmittags in Sicht kommen; und da die Hochwasserberechnung für Tung-Sha entgegengesetzten Ebbstrom ergab, ließ der Commandant für 4 Uhr nachmittags die Maschine bereit stellen, um das Leuchtschiff von Tung-Sha noch sicher vor Einbruch der Nacht zu erreichen und damit der Nothwendigkeit überhoben zu sein, wegen der Dunkelheit in offener See ankern zu müssen.

Digitized by Google

Um 4 Uhr nachmittags bekam man *Saweishan Rock* an Steuerbord in Sicht, nnd nachdem man *Amherst Rock* auf 5 Meilen Distanz umsteuert hatte, wurde der Cnrs gegen Gutzlaff gesetzt. Man begegnete zwar kein Lotsenboot, doch setzte man, durch die Leuchtfeuer gut orientirt, die Fahrt gegen Tung-Sha fort. Um 10 Uhr 20 Minuten abends sichtete man das Leuchtschiff von Tnng-Sha; die Corvette arbeitete sich gegen den frischen Nordwind ziemlich schwer auf und trieb bei dem nun nach SW. gerichteten Flutstrome bedeutend ab, so dass der Ankerplatz bei dem mehrgenannten Leuchtschiffe erst um 11 Uhr 48 Minuten abends erreicht wurde. Man ankerte mit dem Backbordanker und 3 Scheckeln Kette, und ließ die Fener zurückschieben, um den Morgen zu erwarten.

Am 5. October wurde von Tagesanbruch an das Lotsensignal gezeigt; um 9 Uhr kam ein Locallotse an Bord, bestimmte aber mit Rücksicht auf den erst um 10 Uhr einsetzenden Flutstrom die Weiterfahrt erst für 11 Uhr. Man erreichte das Leuchtfener von Kin-Toan eine Viertelstunde nach 1 Uhr und sichtete das Leuchtfeuer an der Mündnng des Woosung um 2 Uhr 15 Minuten nachmittags. Um 2 Uhr 50 Min. lief man in den Woosung ein und erreichte den Ankerplatz vor Shanghai um 4 Uhr 10 Min. nachmittags. Doch konnte Zrinyi erst nm 9 Uhr des folgenden Morgens auf den definitiven Ankerplatz gebracht werden, da die Verhältnisse des Stromes nnd Wetters es dem Hafenmeister unthunlich erscheinen ließen, das Schiff sofort bei seiner Anknnft daselbst zn verankern; man übernachtete bei Boyd's *New Dock* in 6 Faden Wasser, vor einem Anker und 2 Scheckeln Kette.

Man traf in Shanghai an fremden Kriegsschiffen das englische Kanonenboot Linnet, Stationsschiff für Shanghai, mit welchem Schiffe Zrinyi schon vor zwei Monaten in demselben Hafen zusammengetroffen war, dann das französische Kanonenboot Aspic, welches man znletzt in Port Arthur gesehen hatte.[1])

In seinem Berichte über die Reise der Corvette von Chemulpo nach Shanghai erwähnt der Schiffscommandant, dass der Gesundheitszustand der Bemannnng sowohl während der ganzen Dauer des Aufenthaltes im ersteren Hafen, als auch während der Reise nach Shanghai, nenerdings ein ganz vortrefflicher geworden war. Die während der ersten Hälfte des Monates September so häufig anfgetretenen Erkältungskrankheiten nahmen rasch ab, und verschwanden bald gänzlich, als man anfieng, der während der Nachtstunden durch den Dienst in Anspruch genommenen Mannschaft kleine Extrarationen von Rum zu verabfolgen. Anch erwies sich die Anordnung als sehr günstig, die Deckzelte, wenn nnr irgend möglich, während der Nacht gesetzt zn halten. Am Tage des Einlaufens in Shanghai erkrankte ein Mann der Bemannung an Masern; derselbe wurde sofort in das Landspital ausgeschifft, wo er eine vorzügliche Pflege genoss; man desinficirte alle Ränme des Schiffes auf das gründlichste, und dank dieser Maßregel blieb auch der Krankheitsfall ein vereinzelter.

Seit Zrinyi Shanghai am 4. August verlassen hatte, waren in diesem Hafen eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Cholerafällen anfgetreten; doch war die Senche jetzt vollständig erloschen, so dass Fregattenkapitän v. Khittel, als er diesfällig die beruhigendsten Versicherungen von Seite des k. u. k. Generalconsulates, und ebenso vom Director des europäischen Spitals, Dr. Little, erhalten hatte, keinen Anstand nahm, der Schiffsmannschaft hier wieder einmal allgemeinen Landnrlaub zu gewähren. Die Aufführnng der tourweise ans

[1]) Vgl. Seiten 99 und 319.

Land beurlaubten Leute war auch hier wieder, trotz des durch längere Zeit entbehrten Landganges, eine geradezu musterhafte, und es kam auch nicht ein einziger Fall vor, welcher Anlass zu irgend einer Klage hätte bieten können.

Der vornehmlichste Zweck des diesmaligen Besuches von Shanghai durch die Zrinyi war, das Schiff unter Benützung der ausgiebigen von diesem Hafen gebotenen Ressourcen, in allem und jedem für die Rückreise nach den heimischen Gewässern in Stand zu setzen und zu verproviantiren. In erster Linie stand hiebei die Neuerzeugung des gesprungenen Kesselabsperrventils; diese Arbeit wurde von der Firma Twentyman ausgeführt und war am 13. October beendet. Bei der am folgenden Tage vorgenommenen Dichtigkeitsprobe entsprach das neue Ventil, an welchem sich tags zuvor eine poröse Stelle declarirt hatte, vollkommen, und der Commandant konnte das Schiff, welches inzwischen die Vorräthe an Kohlen, Maschinenbetriebsmaterial und Lebensmitteln ergänzt, auch Körper und Bemastung in allen Theilen in Stand gesetzt hatte, als seeklar betrachten.

Der sofortigen Weiterreise setzte sich aber die Thatsache entgegen, dass die Wettersignalstation von Shanghai, auf Grund von Nachrichten seitens der Sternwarte und des meteorologischen Observatoriums von Zikawei[1]), das Auftreten eines Typhoons in der südlichen Chinasee meldete; nach den später folgenden Wettersignalen hatte diese Cyclone aber schon im Laufe des 14. October ausgetobt und die Abreise der Corvette wurde demnach für den folgenden Tag bestimmt.

Commandant und Stab der Zrinyi benützten den zehntägigen Aufenthalt in Shanghai, um noch möglichst viel von dem zu sehen, was die europäische Niederlassung, die chinesische Stadt und die Umgebung Interessantes bieten; auch gestaltete sich der diesmalige Aufenthalt zu einer ununterbrochenen Reihe von Abschiedsfesten aller Art, theils am Lande, theils an Bord der Corvette, theils officieller, theils privater und freundschaftlich intimer Natur.

Der Commandant unterließ es nicht, in Begleitung des k. u. k. Consuls Haas dem ihm besonders freundlich gesinnten, als sehr einflussreich geltenden *Tao-tai* Nieh einen feierlichen Abschiedsbesuch zu machen. Fregattenkapitän v. Khittel erfasste diese Gelegenheit, um dem chinesischen Würdenträger seinen anfrichtigen Dank für die zuvorkommende Haltung auszusprechen, welche dieser dem k. u. k. Kriegsschiffe in allem bewiesen hatte, und deren Wirkungen man während der Yang-tse-kiang-Reise bei manchen Gelegenheiten zu würdigen in die Lage gekommen war. Der *Tao-tai* hingegen sprach in seinem eigenen, sowie im Namen des Vicekönigs von Nangking und von dessen Director der auswärtigen Angelegenheiten das lebhafte Bedauern darüber aus, dass S. M. Schiff Zrinyi die chinesischen Gewässer so bald schon wieder verlasse, und gab seinem Wunsche Ausdruck, Fregattenkapitän v. Khittel und sein Stab mögen bei ihrem Scheiden von China die besten Eindrücke und Urtheile über China und die Chinesen, „dieses in Europa so wenig erkannte Land und Volk“, mit sich nehmen.

Als eine besondere, gänzlich ausnahmsweise zugestandene Begünstigung darf es betrachtet werden, dass der *Tao-tai* dem k. u. k. Schiffscommandanten die Ermächtigung ertheilte, das Arsenal, sowie die Woosungforts in Begleitung seiner Officiere zu besichtigen. Fregattenkapitän v. Khittel bemerkt, dass diese Erlaubnis sehr selten ertheilt wird; der Commandant des franzö-

[1]) Siehe Seite 103.

Digitized by Google

sischen Stationsschiffes erzählte, dass man gewöhnlich, um etwas über das Arsenal oder dergleichen in Erfahrung zu bringen, ausschließlich auf die Gefälligkeit der in diesen Etablissements beschäftigten europäischen Ingenieure angewiesen sei, und meinte, dass in der vom *Tao-tai* freiwillig gemachten Ausnahme zu Gunsten der Zrinyi ein besonderer Beweis von wohlwollender Gesinnung gegenüber unserer Monarchie erblickt werden dürfe.

Über das Arsenal von Shanghai und die Woosungforts haben wir schon an anderer Stelle gesprochen[1]; hier sei nur noch erwähnt, dass man bei dem Besuche des Arsenals im Dock den Kreuzer Tschin-yuen in Reparatur vorfand, welches Schiff bei Hainan auf eine Klippe gerathen war und sich den Doppelboden eingerannt hatte. Von besonderem Interesse erschien die hier betriebene Erzeugung von Handfeuerwaffen nach dem System Mauser, dann die Massenfabrication von kleinen mechanischen submarinen Minen nach englischem System, mit *circuit-closer*, endlich eine reichhaltige Mustersammlung von Hinterlade-Handfeuerwaffen aller Systeme. Man gewann den durch Aussprüche von Kennern der chinesischen Verhältnisse bestätigten Eindruck, dass es das lebhafte Bestreben der chinesischen Staatsautoritäten sei, sich in allem, was auf die Bewaffnung Bezug hat, soviel als nur irgend möglich, von Europa und Amerika unabhängig zu machen. Viele der in Shanghai ansässigen Beurtheiler dieser Bestrebungen tadeln dabei vor allem die allerdings sehr großen Kosten, welche hiedurch dem chinesischen Staate erwachsen; aber sie übersehen vielleicht etwas zu sehr die große politische Bedeutung dieses Strebens, und die unleugbare Thatsache, dass China über außerordentlich geschickte, zu jeder mechanischen Thätigkeit sehr bildungsfähige Arbeitskräfte verfügt, und ebenso den weiteren Umstand, dass in einem Lande, in welchem das Angebot an Arbeit ein so enorm großes ist wie in China, es doppelt wichtig erscheinen muss, alle Arbeiten für staatliche Zwecke im Lande selbst und durch Landeskinder ausführen zu lassen. —

Mit dem einsetzenden Flutstrome wurde am 15. October um 11 Uhr 40 Min. vormittags mit vier geheizten Kesseln der Ankerplatz vor Shanghai verlassen. Das Leuchtschiff an der äußeren Barre des Woosung wurde um 2 Uhr 35 Min., jenes von Tun-Sha im *South Channel* um 5 Uhr 25 Min. erreicht; hier wurde der Locallotse ausgeschifft.

Nachdem die Dunkelheit bereits im Hereinbrechen war, wählte der Schiffscommandant den Weg nördlich von der *Saddle*-Gruppe, um eher genügend freien Seeraum zu gewinnen. Nachdem *North Saddle Island* umsteuert war und in südlichen Curs abgefallen werden konnte, machte der frische ONO.-Wind, welcher von bedeutendem Seegange begleitet war, den Gebrauch der Segel an Stelle der Maschine thunlich. Um 1 Uhr nach Mitternacht peilte man das Leuchtfeuer von *North Saddle Island* West, und setzte nun den Curs auf die Durchfahrt zwischen *Barren Rock* und den *Leukonna Islands*; man sichtete die erstgenannte Insel um $2^1/_2$ Uhr nachts.

Die abflauende Brise, noch immer von schwerem Seegange begleitet, verlieh dem Schiffe nur Fahrten von 4 Meilen; um die Mittagsstunde des 16. befand sich die Corvette noch immer in Sicht von den *Brother Rocks*, und zwar in einer Breite von 30° 7′ N. und einer Länge von 122° 58′ O. Erst in den Vormittagsstunden des 17. nahm der Wind wieder etwas an Stärke zu, zugleich noch weiter gegen NW. zu raumend; man erreichte den Mittags-

[1] Siehe Seite 109—111, dann Seite 184.

Digitized by Google

punkt von 29° 2′ N. und 122° 56′ O. Im Laufe der nächsten 24 Stunden drehte der Wind zuerst in wechselnder Stärke durch alle Striche des Compasses, etablirte sich aber endlich mit dem richtigen Charakter des Herbstmonsoons in der Richtung NO. und frischte bis zu der Stärke 8 auf. Unter der Wirkung dieser steifen Kühle hatte man, nach den Angaben des Patentloggs, in den Morgenstunden des 18. seit dem letzten Mittagspunkte 162 Meilen zurückgelegt, als auf Steuerbord einige Inseln sich in unbestimmten Conturen zeigten. Nach den Ergebnissen der Koppelung sollten dies nun allerdings die Tal-Inseln sein; aber nachdem man starke südwestliche Strömungen voraussetzen durfte, so war es nicht ausgeschlossen, dass das gesichtete Land schon die Tung-Ying-Inseln sein konnten. Eine Gewissheit hierüber konnte, da voraussichtlich keine astronomische Ortsbestimmung erwartet werden durfte, nur durch Annäherung an das Land geschaffen werden. Auch handelte es sich darum, die noch etwa 80 Meilen entfernten *White Dog*-Inseln noch bei Tageslicht zu erreichen; denn das möglicherweise stattfindende Überlaufen dieser Inseln musste bei dem herrschenden schweren Winde und mit Rücksicht auf die Unsicherheit dieser von starken Strömungen durchsetzten Gewässer in jedem Falle vermieden werden. Es wurde sonach für 9 Uhr vormittags die Maschine bereitgestellt und zunächst die Fahrt unter Dampf und Segeln fortgesetzt. Bei Annäherung an das Land ergaben die vorgenommenen Peilungen die Richtigkeit der Loggrechnung; auch erwies es sich, dass die Stromversetzung nicht größer war, als man angenommen hatte.

Man setzte nun den eingeschlagenen Curs gegen die *White Dogs* fort und verzeichnete unter guter Fahrt den Mittagspunkt des 18. mit 26° 30′ N. und 120° 41′ O.

Um 1 Uhr 20 Min. nachmittags passirte das Schiff zwischen *Alligator Island* und Tung-Yin; um $4^1/_2$ Uhr nachmittags erreichte man die *White Dogs*, wo in Lee dieser Inseln, unter der Küste der westlichsten dieser Inseln, Tung-Sha, der Ankerplatz für die Dauer der Nacht gewählt wurde. Ein Locallotse fand sich an Bord ein, welcher den vom Commandanten gewählten Ankerplatz als den richtigen bezeichnete und die Lotsung des Schiffes übernahm, als dieses sich am 19. bei einsetzender Flut um 9 Uhr 20 Min. mit voller Dampfkraft neuerdings in Bewegung setzte. Man steuerte nun nordwärts gegen die Mündung des Minflusses. Das Schiff arbeitete gegen den steifen NO.-Wind und die schwere See mühsam auf und nahm bedeutende Sturzseen über, welche zeitweise das ganze Deck überfluteten. Um 11 Uhr vormittags hatte man die äußere Flussbarre erreicht, und der Lotse constatirte an einigen sogenannten *Half tide rocks* das Vorhandensein des genügenden Wasserstandes auf der Barre. Man passirte dieselbe anstandslos um 11 Uhr 40 Minuten.

Die Fahrt im Minflusse, durch die Kupai- und Mingan-Passagen bot keine besonderen Schwierigkeiten, und um 2 Uhr 40 Min. nachmittags war der für Schiffe über 15′ Tauchung bestimmte Ankerplatz bei der großen Pagode erreicht, wo S. M. Schiff Zrinyi mit zwei Ankern und je 4 Scheckel Kette in 10 Faden Wasser verankert wurde.

27. Foochow.[1])

Über die Annäherung an den Minfluss und die Fahrt gegen Foochow in diesem Flusse, gibt der Commandant der Zrinyi die folgenden Winke.

Das Anlaufen des Min, schreibt Fregattenkapitän v. Khittel, ist nur mit Hilfe eines ortskundigen Lotsen anstandslos durchführbar. Wenn auch die beiden Inseln *Matsu* und *White Dog* eine ganz genaue Orientirung, und dadurch auch die Auffindung der *Outer Min*-Boje, und ebenso der Flusseinfahrt, mit vollster Sicherheit ermöglichen, so kann der fremde Navigateur doch an keinerlei Kennzeichen den Stand der Wasserhöhe auf der Barre beurtheilen. Die Lotsen haben hiefür Kennzeichen an den sogenannten *half tide rocks*, welche aber nur ihnen allein bekannt sind. Aus dem Stande des Wassers an diesen *half tide rocks* erkennen sie mit ausreichender Genauigkeit den Wasserstand über der Flussbarre. Es würde sich als gefährlich erweisen, dem Lothe allein vertrauend, die Einfahrt finden oder den Wasserstand controliren und beurtheilen zu wollen; denn das starke Gefälle des Flusses hat stets eine bedeutende Strömung zur Folge, welche die Verlässlichkeit jeder einzelnen Lothung mindestens bis zur Grenze von einem halben Meter alterirt und das langsame Fahren, welches durch den continuirlichen Gebrauch des Lothes bedingt würde, hätte eine zu wesentliche Beeinträchtigung der Steuerkraft des Schiffes zur Folge, und müsste außerdem immer von zu bedeutenden Stromversetzungen begleitet sein.

Zur Zeit des Besuches von Foochow durch Zrinyi wurde der Lotsendienst für den Minfluss durch vier Europäer und sechs eingeborene See- und Stromlotsen versehen; diese Piloten standen im Dienste des Hafenamtes von Foochow. Die Lotsen dürfen die Führung ankommender Schiffe erst landwärts von *Sharp Peak* übernehmen. Sie kreuzen mit ihren einmastigen Lootsenkuttern, je nach dem herrschenden Monsoone, auf der jeweiligen Leeseite der früher genannten Inseln; die Kutter sind durch roth-weiße Flaggen gekennzeichnet.

Schiffe von einer Tauchung, die 15' übersteigt, können im Min nur bis zu dem Ankerplatze vordringen, der nach einer in der Nähe befindlichen sehr weit sichtbaren Pagode, den Namen *Pagoda Anchorage* erhalten hat. Dieser Ankerplatz ist gegen den winterlichen Nordostmonsoon nicht vollständig gedeckt, und es herrscht während dieses Monsoons auf dem Ankerplatze häufig ein recht hoher, für den Bootsverkehr sehr unangenehmer Wellenschlag. Man

[1]) Vergl. auch: „*Schiffsstation in Ostasien*“, C. II. 16. pag. 454—464.

Digitized by Google

ankert mit zwei Ankern, gegen die Richtuugen der Flut- und Ebbströme, und muss den Ankern wegen der sehr bedeutenden Stärke dieser Ströme, große Kettenansstiche geben. Der Niveauunterschied, welchen die Gezeiten auf dem Pagoda-Ankerplatze hervorrufen, beträgt 18'. Einige Untiefen, welche sich auf den Karten westlich und nordwestlich von dem Ankerplatze verzeichnet vorfinden, werden zur Nachtzeit durch rothe Stehlichter kenntlich gemacht; oberhalb von *Pagoda Anchorage* hört aber jede Markirung nnd Betonnung des Flusses gänzlich auf, so dass die Beschiffung dieses Flusstheiles bis Foochow hinauf, wie schon bemerkt, nnr für Schiffe von einem weniger als 15' betragenden Tiefgange überhanpt möglich, sich selbst für die ortskundigen eingeborenen Dschnnkenführer recht schwierig gestaltet. Es gibt auf dieser Strecke Stellen, welche zu Nippzeiten sogar von Booten nnr bei Flut passirt werden können; einigermaßen größere Dschunken, sowie alle Fahrzeuge, deren Tiefgang sich der angegebenen Grenze von 15' nähert, können die Durchfahrt dieser gegen 9 Meilen langen Strecke überhaupt nnr bei Springzeiten nngestört bewerkstelligen.

Die Fahrt von der Mündung des Min bis *Pagoda Anchorage* gestaltet sich zu einer reizvollen Stromfahrt, wie sie nur an wenigen anderen Orten der Welt in gleicher Schönheit, in sämmtlichen anderen chinesischen Flüssen aber, wenigstens in ihrem Unterlaufe, nirgends mehr anzutreffen ist. Von der See kommend, steuert man, zwischen *Sharp Peak* und der Wufu-Insel passirend, den Flnss an. Auf *Sharp Peak* bemerkt man das chinesische Postgebäude, von welchem das Küstentelegraphenkabel seinen Ausgang nimmt, und mehrere große Missionsgebäude in malerischer Lage. Diese Missionsgebäude sind das Eigenthum amerikanischer Missionen, und werden von diesen Missionären und deren Familien während der heißesten Theile des Jahres als Sanatorium und Sommerfrische benützt. Während der weiter stromaufwärts gerichteten Fahrt wechseln die schönsten landschaftlichen Bilder in schneller Folge. Es hat nicht an Reisenden gefehlt, welche diese Strecke des Min, in Hinsicht der romantischen Scenerie, mit den schönsten Partien des weltberühmten Rheinthales in Parallele gesetzt haben. Das von See kommende Schiff befindet sich hier plötzlich in Mitte einer imposanten Berglandschaft, auf beiden Ufern erheben sich Gebirge, die Höhen von 2000' erreichen sollen; die Abhänge der an den Strom reichenden, denselben sehr eiuengenden Berge, sind von der schönsten und reichsten Vegetation bedeckt.

An zwei der engsten Stellen des Stromes haben die Chinesen starke Forts und Batterien errichtet, welche im Jahre 1884 gegen die vom heldenmüthigen Admiral Courbet geführten französischen Schiffe ihre Schuldigkeit in höherem Maße gethan haben, als man voranssetzen dnrfte; sie wurden damals hart mitgenommen und zum Theile zerstört; seither hat man sie umgebaut, nnd sie sind, wie der Commandant der Zrinyi bemerkt, „so stark geworden, dass in Zukunft selbst moderne Schiffe bei dem Versuche einer Forcirung des Min wahrscheinlich auf kein leichtes Spiel zu rechnen haben dürften."

Dreiundzwanzig Seemeilen oberhalb von der Flussmündnng theilt sich der Min in zwei Arme, welche die große Insel Nantai umschließen. An dieser Gabelirung liegt der von uns schon öfters genannte Ankerplatz, die *Pagoda Anchorage*.

Hier bemerkt man zunächst auf dem rechten Ufer ein großes zweistöckiges Gebäude, das *Customhouse*; am linken Ufer wird ein kleines Fort von jener

Pagode hoch überragt, von welcher der Punkt seinen Namen hat. Von einer Landspitze verdeckt, liegt hier das chinesische See-Arsenal, ebenfalls durch die Ereignisse des Jahres 1884 her in Europa besser bekannt geworden, als so mancher andere Punkt von ähnlicher Bedeutung im weiten Bereiche der chinesischen Herrschaft. In besonders schöner Lage entdeckt man das *Bungalow* des englischen Viceconsulates; die breite Terrasse dieses *Bungalow* gewährt einen weiten und prachtvollen Ausblick, welcher sich flussabwärts bis zu der Stadt Foochow erstreckt.

Auf dem linken Ufer, in geringer Entfernung von dem Ankerplatze, zeigen sich die schöngeformten Gebirgsmassen des *Cushan Range*, und auf dem näher liegenden Abhange sieht man ein großes, sehr berühmtes buddhistisches Kloster.

Verlässt man *Pagoda Anchorage* und legt mittels eines Bootes die Stromfahrt gegen Foochow auf dem nördlichen Flussarme fort, so ist das erste, was man bei der Annäherung an diese Stadt in Sicht bekommt, der auf der Insel gelegene Vorort, so wie die Insel Nantai genannt, und zwar zunächst die Fremdenniederlassung, welche diesem Vororte vorliegt. Das *Settlement* occupirt einen isolirt stehenden, mit dichten Föhrengruppen bestandenen Hügel. Unter den Gebäuden der Fremdenniederlassung fällt zunächst das der Landungsstelle nahe gelegene Agenturgebäude der großen Firma Jardine Mattheson & Co. auf, ebenso das Consulatsgebäude und das Clubhaus. Das letztgenannte Gebäude liegt auf der Krone des Hügels, und von hier genießt man einen prachtvollen Rundblick, und die beste Aussicht über die auf dem gegenüberliegenden Ufer sich ausbreitende Chinesenstadt Foochow. Man sieht den hier sehr breiten Strom, die berühmte, lange, mit Zuhilfenahme einer kleinen Insel auf zahlreichen engen Bögen erbaute steinerne Brücke, und das Auge umfasst mit einem Blick die ausgedehnte förmliche Stadt von Flottanten aller Art, welche dicht an einander gedrängt im Strome, sowohl oberhalb als unterhalb der Brücke vertäut sind, und eine stabile Schifferbevölkerung von vielen Tausenden von Menschen beider Geschlechter und aller Altersstufen beherbergt. Besonders oberhalb der Brücke ist der Flusspiegel beinahe über seine ganze Breite von diesen schwimmenden Wohnstätten bedeckt, da die Dschunkenschifffahrt im Min an der großen Foochow-Brücke ihr Ende findet.

Die Brücke selbst, welche als eines der ältesten chinesischen Bauwerke gilt und deshalb große Berühmtheit und selbst eine Art von Verehrung genießt, bildet während des ganzen Tages den Schauplatz des lebendigsten Getriebes. Diese Brücke dient nicht allein dem Verkehre zwischen den beiden Ufern; sie ist auf beiden Längsseiten mit den verschiedensten Verkaufsbuden überdeckt, bildet eine Art Bazar, und ist, da zu gleicher Zeit hier auch eine Menge verschiedener Schaustellungen stattfinden, Erfrischungen feilgeboten werden u. s. w., auch ein von allen Volksclassen sehr lebhaft besuchter öffentlicher Vergnügungsort. Ein Gang über diese Brücke gehört zu den lohnendsten Unternehmungen; man kann hier das chinesische Volksleben in allen seinen verschiedenen Äußerungen beobachten; dabei hat man in unmittelbarster Nähe auf der einen Seite, nämlich stromabwärts, das rege Treiben eines mit stattlichen Dschunken angefüllten chinesischen Flusshafens vor Augen, auf der anderen Seite sieht man das Gewimmel und Getümmel einer Wasserstadt, jener beinahe nur in China existirenden menschlichen Lebensform, die auf den Europäer in allen chinesischen Flusshäfen einen ganz absonderlichen Eindruck macht.

Digitized by Google

Von der Brücke aus hat man auf dem linken Flussufer noch einen Weg von etwa zwei Meilen zurückzulegen, um zu der eigentlichen Stadt Foochow zu gelangen. Es erweist sich als unumgänglich nothwendig, zur Zurücklegung dieses Weges die landesüblichen Tragsessel in Anspruch zu nehmen. Man passirt nämlich auf dem Wege zur steinumwallten Stadt nicht nur eine aus besonders schmutzigen und winkligen Gässchen bestehende Vorstadt, sondern diese Gassen sind auch zu jeder Tageszeit von einer zahlreichen, eilig hastenden und rücksichtslos drängenden und stoßenden Menschenmenge erfüllt; der Europäer hat aber in Foochow nicht etwa auf höfliches, entgegenkommendes Betragen von Seite der Eingeborenen zu rechnen, wohl aber eher das Gegentheil zu erwarten. Die Einwohner von Foochow standen schon von Alters her im Rufe, rauheren Lebensformen zu huldigen, als ihre im allgemeinen artigen und freundlichen Landsleute in den anderen Städten Chinas; die Ereignisse des Jahres 1884 haben begreiflicherweise nicht dazu beigetragen, dieses Verhältnis nach der günstigen Seite hin zu ändern.

Foochow ist der Sitz eines Vicekönigs. Die höheren chinesischen Würdenträger, welche außer dem Vicekönig ihre amtlichen Functionen in Foochow auszuüben berufen sind, sind der *Tao-tai*, ein *Chi-fu*, ein *Chi-hien* und der Arsenaldirector. Ferner hat Foochow ein Seezollamt und ein Hafenamt.

Durch Consulate sind Deutschland, Großbritannien (mit Österreich-Ungarn), Frankreich, Russland, Spanien, Schweden und Norwegen, die Niederlande, Portugal, Japan und die Vereinigten Staaten von Nordamerika in Foochow vertreten.

Die Communicationen, welche von der Stadt ausgehen, befinden sich zumeist in dem landesüblichen Zustande der Verwahrlosung und stellen zum größten Theile einfache Saumpfade dar. Einer etwas besseren Instandhaltung erfreut sich die Straße, welche längs des Min-Ufers nach Jen-ping führt; desgleichen eine Straße, welche von *Pagoda Anchorage*, an dem linken Stromufer führend, sämmtliche Flussforts bis zum Kinpai-Pass miteinander in Verbindung hält.

Die regelmäßigen Verkehrsbedürfnisse von Foochow auf dem Seewege werden von den Dampfern der *China Merchant Steam Navigation Co.* und den Dampfern der Gesellschaft Butterfield & Co. besorgt, welche eine drei- bis viermalig wöchentliche Verbindung mit Honkong unterhalten und zahlreiche Punkte der chinesischen Küste anlaufen. Diese Dampfer versehen auch den Postdienst. Telegraphenkabel führen nach Honkong und nach Shanghai. Eine telegraphische Landleitung besteht zwischen Foochow und Shanghai.

Unter den Ressourcen, welche Foochow für die Schiffahrt bietet, muss die Leistungsfähigkeit des hier bestehenden See-Arsenals an erster Stelle erwähnt werden. Auf dieses Arsenal werden wir noch zu sprechen kommen. Nördlich vom See-Arsenale befindet sich noch ein im Besitze von Privaten stehendes Trockendock. Nächst *Pagoda Anchorage* befinden sich die Etablissements von zwei Kohlenfirmen; man bekommt englische und chinesische Kohle, die erstere zum Preise von circa 15 $ die Tonne. Wasser kann von einer bei *Pagoda Anchorage* befindlichen Leitung bezogen werden, welche den Ort selbst und ebenso das Arsenal mit dem nöthigen Bedarf versieht. Lebensmittel sind leicht zu beschaffen; Zrinyi zahlte 14 Cents pro *kg* frischen Fleisches und den gleichen Preis für das *kg* frischen Brotes. Für Kohlen fand man die Firma L. Lowe, für Lebensmittel die Firma Ah-Joung empfehlenswert.

Digitized by Google

Von Geldinstituten sind in Foochow die nachbenannten Firmen durch Filialen und Agenturen vertreten:

Agra Bank lim.

Chartered Bank of India, Australia and China.

Chartered Mercantile Bank of India, London and China.

Comptoir d'Escompte de Paris.

Hongkong and Shanghai Banking Corporation.

National Bank of India.

New Oriental Bank Corporation lim.

Ein kleines Spital liegt nächst *Pagoda Anchorage* auf einem luftigen Hügel. Es hat nur einen Belegraum für 8—10 Kranke. Der Chefarzt ist ein Engländer, sein Assistent ein Portugiese. Die Einrichtung des Spitals ist bequem und zweckmäßig, die Reinlichkeit unübertrefflich. Foochow selbst hat ein größeres zur Aufnahme Einheimischer bestimmtes Spital. Dasselbe ist für 70—80 Kranke, nach chinesischer Art, eingerichtet. Hier sind die Bettstellen dicht aneinander gereiht und mit Bambusgeflechten überzogen. Als Kopfpolster werden würfelförmig geschnittene Holzklötze verwendet. Die von den Kranken eingeforderten Verpflegskosten betragen 10 *cents* täglich. Die ambulatorische Behandlung, welche jährlich vielen Tausenden von Kranken aller Art zutheil wird, ist hingegen unentgeltlich. Dieses Spital wird von den katholischen Missionen erhalten und steht unter der Leitung englischer Ärzte.

Foochow ist stark befestigt. Die Zufahrt zur Stadt erscheint durch drei Flussperren vertheidigt.

Die unterste erste Sperre befindet sich nahe an der Flussmündung, beim Kintai-Passe. Dort sind am rechten Ufer in einer Batterie zwei, am linken Ufer in einer ganz an den Fluss reichenden Batterie vier, und in einer etwas mehr erhöht liegenden Batterie noch weitere zwei, und zwar durchaus moderne, schwere Geschütze aufgestellt. Die Batterien sind aus Stein erbaut und cementirt. Ein Erdwerk befand sich zur Zeit des Besuches der Zrinyi auf einem Hügel am linken Ufer, oberhalb der Batterien im Bau. Außerdem bemerkte man eine auf dem linken Ufer aufgeführte Feld-Batterie.

Der Mingan-Pass bei Kwanta ist am rechten Ufer durch zwei schwere und zehn leichte, am linken Ufer durch fünf schwere und acht leichte Geschütze vertheidigt. Auch hier stehen die Geschütze in cementirten Steinbatterien. Die Befestigungen am Mingan-Pass bilden die zweite Stromsperre.

Als dritte Stromsperre dürfen die Befestigungen von *Pagode Andsoroge* angesehen werden. Hier findet man auf dem linken Ufer, auf den dem See-Arsenale vorliegenden Hügeln drei kleine Erdwerke, jedes mit einem schweren und zwei mittelgroßen Geschützen bewehrt. Alle Geschütze enfiliren den Fluss.

Sämmtliche Stromsperren können durch Unterwasser-Minen eine erhebliche Vorstärkung erfahren.

Die Besatzungen der Stromforts sollen 6000 Mann stark sein. Die Mannschaften sind theils in den Forts, theils in nahegelegenen, landesüblichen *Camps* untergebracht. —

Bevor wir nun an die Beschreibung des See-Arsenals von Foochow gehen, wollen wir einigen interessanten, allgemeinen und historischen Notizen über die bestehenden chinesischen See-Arsenale Raum geben, welche wir der Berichterstattung des Commandanten der Zrinyi verdanken.

China besitzt zur Zeit sechs Arsenale, nämlich zu Tientsin, Shanghai, Nanking, Hangtschau, Foochow und Canton.

Der erste Versuch mit einem Arsenale wurde in Sutschau, zu Anfang der sechziger Jahre gemacht. Dasselbe bestand aus einer großen Werkstätte, in welcher Pulver und Geschosse in nicht unbedeutender Menge gefertigt wurden. Dieses Etablissement wurde jedoch schon wenige Jahre darauf nach Nanking verlegt, wo es unter der Oberaufsicht eines Ausländers alsbald vergrößert wurde. Wenn dasselbe bis auf den heutigen Tag auch noch keine Kriegsfahrzeuge liefert, so besitzt es doch ausgedehnte Pulverfabriken und Werkstätten für die Herstellung von Revolverkanonen und die Fabrication von Geschossen.

Demnächst wurde das Arsenal zu Shanghai, welches unter dem Namen Kiangsan bekannt ist, gegründet. Dieses Etablissement, welches zweifellos zur Zeit das bedeutendste in China ist, wurde im Jahre 1865 in Honkew (der amerikanischen Niederlassung von Shanghai) dadurch ins Leben gerufen, dass die chinesische Regierung eine große Schmiedewerkstätte, das Eigenthum einer amerikanischen Firma, ankaufte. Da jedoch das einzige, was aus dieser Fabrik hervorgieng, 9-pfündige messingene Haubitzen waren, und die Herstellung derselben zu kostspielig wurde, so ward gegen Ende des Jahres 1866 das Honkew'er Arsenal geschlossen und dessen Maschinen, u. s. w. an seine jetzige Stelle verlegt. Während der zwei Decennien, die seitdem verflossen, ist das Kiangsan-Arsenal allmählich recht erheblich vergrößert worden; man nimmt an, dass das Areal, welches das Etablissement heute einnimmt, etwa zehnmal größer ist, als zur Zeit seiner Erstehung. Im Jahre 1868 wurden von Europa verschiedenartige Maschinen für die Fabrication von Handwaffen und größeren Geschützen importirt, auch wurden in Europa und Amerika Sachkundige engagirt, die das Etablissement in Betrieb setzten. Ferner schritt man dazu, Kriegsschiffe daselbst zu bauen, so dass schon nach wenigen Jahren China seine Schiffe nach fremden Modellen selbst herzustellen in der Lage war. Alsbald wurde auch ein Trockendock (circa 200′ lang) und zwei sogenannte „Slips“, auf denen bereits mehrere Fahrzeuge construirt worden sind, erbaut. In kurzer Entfernung von dem Arsenal wurden ausgedehnte Patronen- und Pulverfabriken errichtet und ungefähr von dieser Zeit datirt auch das mit dem Arsenal verbundene Lehrinstitut, welches während der ersten Jahre drei ausländische Lehrer beschäftigte. Gegen Ende der siebziger Jahre wurde das Etablissement wieder erweitert, indem mehrere Dampfhämmer für schwere Geschütze in Betrieb gesetzt, und unter der Aufsicht eines speciell von Armstrong herausgesandten Sachkundigen Armstrong'sche 100- bis 120-Pfünder fabricirt wurden. Um das Jahr 1880 herum scheint das Kiangsan-Arsenal seinen Höhepunkt erreicht zu haben; zu jener Zeit fanden gegen 1000 Arbeiter unter der Oberaufsicht von zehn Ausländern Beschäftigung. Die Handwaffen, welche fabricirt wurden, waren größtentheils Nachahmungen des Snyder-Gewehres, die Geschütze sämmtlich Vorderlader.

Auch eine Exercier-Abtheilung wurde durch einen deutschen Instructeur gegründet. Nach Beilegung der französisch-chinesischen Streitigkeiten, scheint dieses Arsenal, wie die übrigen auch, Rückschritte gemacht zu haben. Das Etablissement beschäftigt bei weitem nicht so viel Arbeiter, wie vor etwa zehn Jahren, auch ist die Anzahl der darin angestellten Europäer von zehn auf vier herabgesunken.[1])

Das Arsenal von Tientsin stammt aus dem Jahre 1869 und ist namentlich während der letzten Jahre bedeutend vergrößert worden. Dasselbe besitzt

---

[1]) Siehe Näheres über das Shanghai'er Arsenal, Seite 109—111.

Digitized by Google

eine ausgedehnte Pulverfabrik, darunter eine unter deutscher Aufsicht errichtete Fabrik zur Verfertigung von braunem prismatischen Pulver. Auch Handfeuerwaffen und Geschütze werden in diesem Arsenale fabricirt, mit dem seit kurzem auch eine Schiffbauwerft verbunden worden ist.

Das Arsenal zu Hangtschau, in dem ein Ausländer während der ersten Jahre die Fabrication von Munition und Pulver beaufsichtigte, wurde im Jahre 1875 eingerichtet. Nach dem letzten französisch-chinesischen Kriege kam aber der Befehl von Peking, das Arsenal in eine Münze zum Schlagen von *Sapeken* (*Cash's*) umzuwandeln. Nachdem der Ausländer die Patronenstempel in Münzstempel umgeändert hatte, entließ man ihn aus dem Dienste und wie verlautet, ist das Arsenal heutzutage vollständig in Verfall.

Das Arsenal zu Canton stammt aus ungefähr derselben Zeit, wie jenes zu Hangtschau. Es ist in letzterer Zeit bedeutend vergrößert worden und wird vornehmlich zum Fabriciren von Munition und Handwaffen verwendet. Einzelheiten über dieses Etablissement sind nicht bekannt, doch der Umstand, dass in Canton für Rechnung des Vice-Königs erst vor wenigen Wochen zehn Krupp'sche Geschütze gelandet wurden, scheint darauf hinzuweisen, dass es mit der Leistungsfähigkeit jenes Arsenals nur mangelhaft bestellt ist.

Das See-Arsenal von Foochow, das richtiger wohl nur als eine, wenn auch bedeutende, Schiffbau-Werfte bezeichnet werden würde, datirt vom Jahre 1868. Dem bekannten, vor etwa vier Jahren verstorbenen französischen Ingenieur Giquel, hat dieses Etablissement seine Enstehung zu verdanken. Als derselbe vor 20 Jahren die Direction der Schiffbauwerfte übernahm, machte er sich anheischig, innerhalb fünf Jahren den chinesischen Officieren und Arbeitern zu lehren, Kriegsschiffe zu bauen, zu commandiren und zu navigiren, außerdem die nöthigen Maschinen zu banen und zu hantiren. Man darf es auch dem Verstorbenen zur Ehre nachsagen, dass ihm sein Unternehmen ziemlich vollständig geglückt ist: einige zwanzig Kriegsfahrzeuge sind bisher auf der Foochow-Werfte gebaut worden, welche sämmtlich von chinesischen Officieren commandirt werden.

Die Schiffbauwerft, welche durch das Bombardement seitens der Flotte des Admiral Courbet verhältnismäßig nur wenig gelitten hat, ist ein ausgedehntes Etablissement, welches in seiner Einrichtung nur wenig zu wünschen übrig lässt. Seit M. Giquels Tode ist das Arsenal vollständig der Leitung durch Chinesen überlassen.

Das kaiserlich chinesische *Mamoi*- oder *Pagoda*-See-Arsenal, auch Foochow-Arsenal genannt, liegt etwas stromaufwärts von *Pagoda Point* am linken Flussufer, auf einem ebenen, viereckigen, ringsum von Hügeln umgebenem Terrain.

Dieses hervorragende Regierungs-Etablissement wurde, nach dem im Jahre 1884 durch französische Kriegsschiffe erfolgten Bombardement, wieder vollständig renovirt und hat seither bereits mehrere sehr wertvolle Kriegsschiffe für die chinesische Kriegsmarine geliefert.

Das Arsenal besitzt vier gedeckte Stapel für größere Schiffe. Auf einem derselben lag zur Zeit des Besuches von Foochow durch Zrinyi ein Stahlkreuzer von 1200 *t* Deplacement (verkleinerter Typ Panther) namens „Wamping“ nahezu vollendet, am zweiten Stapel lag der Kiel eines ebensolchen Kreuzers, während ein drittes solches Schiff unter dem vierfüßigen eisernen Scheerenkrahn in Zurüstung begriffen lag. Sämmtliche drei Kreuzer wurden für Rechnung des Vice-Königs von Canton erbaut.

Außer diesen Stapeln ist im Arsenale auch eine Schleifbahn zum Aufholen reparatursbedürftiger Schiffe vorhanden. Das Aufholen, respective Stapellassen der Schiffe geschieht jedoch querschiffs, ähnlich wie im Alt-Ofener Etablissement der k. k. Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft das Anlandholen S. M. Donau-Monitore vorgenommen wird.

Auf dieser Schleifbahn lagen ein Transportdampfer, sowie ein Schichau-Torpedoboot I. Cl.

Vor dem Arsenale ankerten zwei weitere chinesische Kanonenboote.

Die Anlage der Werkstätten des Arsenals von Foochow, sowie von deren maschinellen Einrichtungen ist eine vorzügliche und entspricht den Anforderungen für den Bau moderner Schiffe, sowie ebensolcher Maschinen vollkommen. Zur Vervollständigung der Werkstätteneinrichtungen wurden in den letzten Jahren größere Umänderungen an mehreren Arsenalsbauten vorgenommen; ferners wurden die bisher vorhandenen Maschinen besser vertheilt.

Hiedurch gewannen die einzelnen Werkstätten an Bequemlichkeit für die auszuführenden größeren Arbeiten.

Das Arsenal besitzt sechs Hauptwerkstätten, nämlich: die Montirungswerkstätte, die Kesselschmiede, die Gießerei, die Dampfhammerschmiede, das Torpedo- und Seeminen-Laboratorium, und die Schiffswerfte mit den dazu gehörigen Unterabtheilungen.

In der Montirungswerkstätte befinden sich circa 50 Arbeitsmaschinen. Dieselben sind fast ausschließlich französischer Provenienz. An bemerkenswerten Maschinen besitzt die Werkstätte fünf große Maschinen für die Anbringung der als Doppelmesser eingerichteten Drehbänke, bei welchen die Spindelhöhe zwischen 500 *mm* und 1100 *mm* variirt; ferners: drei Hobelmaschinen mit doppeltem Support, zwei Bohrmaschinen zum Verstellen der Bohrer unter verschiedene Winkelgrade und zwei Bohrmaschinen zum Triveliren der Dampfcylinder.

Zur Zeit befanden sich die Schiffsmaschinen des zweiten der vier in Bau begriffenen 1200 *t*-Kreuzer in Montirung.

Dieselben sind Zwillingsmaschinen mit dreifacher Expansion, in der Construction analog jener der Schichau'schen Hochseetorpedoboote. Beide Maschinen zusammen sollen bei einer indicirten Leistung von 2000 Pferdekräften dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 17 Knoten per Stunde verleihen.

Im Rayon der Kesselschmiedewerkstätte befinden sich alle für die Bearbeitung von Eisen- und Stahlblechen nöthigen Apparate. In Bau standen die Kessel für die erwähnten vier Kreuzer, durchgehends aus Stahlblech, für eine Maximal-Betriebsspannung von acht Atm. = 120 ℔ englisch, construirt.

Die Form dieser Kessel ist mit Ausnahme einer gelinden Abplattung in den mittschiffs zusammenstoßenden Kesselhüllen eine cylindrische.

In der Gießerei werden alle für das Seearsenal und die Festungswerke von Foochow nöthigen Gussarbeiten vorgenommen, zu welchem Zwecke drei Kupol- und zwei Gelbgussöfen vorhanden sind. Abzweigungen dieser Werkstätte sind die Modelltischlerei und die Schablonmacherwerkstatte.

Die ausgedehnteste aller Werkstätten ist die Dampfhammer-Schmiede. Ihr obliegt außer den für das ganze Etablissement zu erzeugenden Schmiedearbeiten auch die Herstellung der für den Schiffbau nöthigen Façoneisen, Stahl und Eisenbleche.

In dieser Werkstätte befinden sich sieben Dampfhämmer mit Klotzgewichten bis zu zwölf Tonnen, vier Schweißöfen, ein Puddelofen, dann die

Digitized by Google

Walzwerke. Letztere bestehen aus 15 Maschinen mit etwa 60 Paar verschiedenartiger Walzen, welche je nach der Façon des zu erzeugenden Eisens, paarweise in den dazugehörigen Walzmaschinen eingesetzt worden können.

Der Eintritt zur Torpedo- und Soeminen-Werkstätte wurde den Officieren S. M. Schiffes Zrinyi nicht gestattet. Dem äußeren Aussehen des Gebäudes nach zu urtheilen, dürften dortselbst kaum Neuerzeugungen vorgenommen werden, und die inneren Räume eher als Conservirungs- und Lagerdepots dienen.

Das Schiffbau-Departement verfügt über zwei Werkstätten, vier gewöhnliche Stapel, einen Querstapel mit Aufzugsvorrichtung und ein Trockendock.

In einer dieser Werkstätten, dem Mallboden, werden die Schiffskurven tracirt und die Holzschablonen erzeugt.

Die andere Werkstätte dient zur Bearbeitung der Eisenspanten und der Beplankungsbleche.

Sämmtliche Stapel sind gedeckt, die Länge derselben beträgt ungefähr 100 *m*.

Der Querstapel besteht aus einer circa 80 *m* langen horizontalen Plattform, welche zur Aufnahme der Schiffe dient. Dieselbe wird von circa 50 Stück schiefliegenden, auf Eisenschienen gleitenden Querbalken getragen, welch letztere (und somit auch die Plattform) mittels eines Rollensystems zu der höher gelegenen Aufzugsmaschine genähert, beziehungsweise von derselben entfernt werden können.

Stahlplatten geringerer Dimensionen werden in der Nähe von Foochow von Chinesen selbst erzeugt, während Platten von stärkeren Dimensionen aus England eingeführt werden.

Das Arsenal beschäftigt gegen 1600 Arbeiter, könnte jedoch, falls sämmtliche Maschinen arbeiten würden, auch 3000 Arbeiter beschäftigen.

In der Nähe des Arsenales liegt ein Massengrab für die 700 im Kampfe gegen die Franzosen im Jahre 1884 gefallenen chinesischen Seeleute und Soldaten. Neben dem Grabe wurde ein Tempel errichtet, in welchem an drei Altären Gedenktafeln für die gefallenen chinesischen Officiere, Unterofficiere und Matrosen stehen.

Wir wenden uns nun zur Besprechung der Verhältnisse von Foochow als Handelsplatz.

Wenn auch in dieser Eigenschaft Foochow noch immer einer der ersten Plätze unter den jetzt schon recht zahlreichen chinesischen Vertragshäfen zugestanden werden muss, so ist doch die Thatsache unverkennbar, dass Foochows Handelsthätigkeit dem Umfange nach von Jahr zu Jahr abnimmt, aus Gründen, welche wir schon bei einer früheren Gelegenheit [1]) eingehender gewürdigt haben.

Als wir damals die Handelsverhältnisse von Foochow zu besprechen hatten, und uns dabei auf die damalige, bis zum Jahre 1888 abgeschlossene Handelsstatistik stützten, haben wir angeführt, dass die jährlichen Gesammthandelswerte, Aus- und Einfuhren zusammengenommen, vom Jahre 1863—1888 von der Summe von circa 20 auf jene von circa 15 Millionen *Taels* gesunken waren. In dieser Reihe war im Jahre 1867 das Maximum mit 22,4, im Jahre 1870 das Minimum mit 12,5 Millionen *Taels* verzeichnet worden. Schwankungen

[1]) Schiffsstation in Ostasien, pag. 460—463.

Digitized by Google

kommen natürlicherweise nach beiden Richtungen vor, aber die absteigende Tendenz des Umfanges, welchen die Handelsthätigkeit Foochows jährlich erreicht, hält auch in neuerer Zeit leider an.

Als letzte Daten gaben wir, an dem oben erwähnten Orte, die folgenden an:

1888 Einfuhrswerte....1 574 900 £, Ausfuhrswerthe....2 468 015 £

Diesen schlossen sich nun in den nächstfolgenden drei Jahren die folgenden Werte an:

	Einfuhrswerte	Ausfuhrswerte
1889....	1 397 373 £	1 683 752 £
1890....	1 366 820 „	1 646 896 „
1891....	1 464 502 „	1 605 996 „

Wir sehen aus diesen Zahlen, dass die Werte der Jahres a u s f u h r e n jährlich um circa 40 000 £ abnehmen; selbst in dem vergleichsweise günstigen Jahre 1891, in welchem die E i n f u h r s werte eine Steigerung von beinahe 100 000 £ erfuhren, war ersteres der Fall.

Der Grund für diese ungünstigen Verhältnisse liegt in den jährlich zunehmenden Schwierigkeiten, mit welchen der Handel im Hauptartikel von Foochow, dem T h e e, zu kämpfen hat. Wir haben uns über diese Schwierigkeiten schon öfters ausführlich ausgesprochen und wollen hier gerne Wiederholungen der Schilderung jener Sachlage vermeiden, unter welcher der Thee-ausfuhrs-Handel in Foochow, aber nicht in Foochow allein, leidet. Wir beschränken uns hier darauf, zu constatiren, dass die schwere Besteuerung des Thees seitens der chinesischen Staatsämter weiter besteht, trotz des augenfälligen Nachtheiles, in welchem sich dieser für China so wichtige Ausfuhrsartikel gegen das ostindische Product befindet; gegenüber der Vernachlässigung, welche in der Pflege der Theepflanze in dem ehemals so berühmten B o h e a-District platzzugreifen beginnt, beschränken sich die Behörden auf Ermahnungen, Belehrungen und Enquêten — von einer Erleichterung der fiscalischen Lasten will man aber nichts hören.

Das Resultat ist, dass der T h e e b a u immer weniger remunerativ wird, während zugleich der H a n d e l mit Thee Viele geradezu zum Ruin führt. Selbst diejenigen, die an dem complicirten Theehandel seit jeher den sichersten Gewinn hatten, nämlich die zahlreichen Zwischenhändler, welche durch die Schwerfälligkeit der Organisation des landesüblichen Handels unentbehrlich sind, erleiden Verluste über Verluste.

Die uns vorliegenden Consularberichte aus Foochow widmen seitenlange Excurse der Aufzählung aller Übelstände, welche den Theehandel beeinflussen; im Jahre 1889 constatirt Consul P h i l l i p s, dass drei fremde Handlungshäuser sich vom Theegeschäft gänzlich zurückgezogen haben; auch heißt es hier: *in 1888 the C h i n e s e teamen made tolerably large profits, but 1889 was a year of terrible loss for them.......and many are utterly ruined;* im folgenden Jahre sind die Verhältnisse nur um weniges besser, aber auch diesmal heißt es: *it has gone badly with the native tea brokers.* — Im Jahre 1891 gaben zwei der ältesten fremden Firmen in Foochow, eine englische und eine amerikanische, ihre Handelsthätigkeit auf; und wieder meldet der Consularbericht: *to the natives the season has again been one of severe losses.* Die Qualitäten der Ware sind derart im Abnehmen, dass z. B. von den im Jahre 1890 nach Australien gerichteten bedeutenden Verschiffungen (15 Mill. Pfd.) ein großer

Theil auf Verfügung der Zollbehörde in Melbourne nicht ausgeschifft werden durfte, *„as unfit for human consumption“*.

Man kann sagen, dass der Theehandel von Foochow, der Haupthandelszweig dieses Hafens, das traurige Bild des Verfalles einer einst blühenden und gewinnbringenden Thätigkeit bietet, an welchem Verfall äußere, unbesiegbare Verhältnisse die Schuld nicht allein tragen. —

Die Mengen und Werte der Theeausfuhren von Foochow waren die folgenden:

Im Jahre 1889	61 251 649	Pfund	im	Werte	von	1 399 563 £
dazu Ziegelthee	5 604 990	„	„	„	„	34 739 „
Im Jahre 1890	52 533 667	„	„	„	„	1 287 793 „
dazu Ziegelthee	6 418 800	„	„	„	„	44 544 „
Im Jahre 1891	48 777 442	„	„	„	„	1 203 913 „
dazu Ziegelthee	9 405 761	„	„	„	„	84 034 „

Die Zunahme der Mengen von „Ziegelthee“ — aus den geringstwertigen Sorten erzeugt — bei gleichzeitiger Abnahme der Ausfuhr sonstiger Theesorten, illustrirt auch noch weiter die traurige Lage, in welcher sich der Theehandel von Foochow und die Theegewinnung in den Bohea-Districten befindet, von welch letzteren Foochow der Ausfuhrshafen ist.

Wenn wir die obigen Werte der Theeausfuhren mit den früher gegebenen Jahreswerten der gesammten Ausfuhren in Vergleich ziehen, so sehen wir, dass auf alle übrigen Ausfuhrsartikel zusammengenommen Jahreswerte in der vergleichsweise geringen Höhe von kaum 300 000 £ entfallen. Die größten Posten von diesem Reste nehmen Papier und Bambus für sich in Anspruch.

Die Ausfuhrswerte an Papier erreichten:

Im Jahre 1889	5 647 210	Pfund	im	Werte	von	69 827 £
„ „ 1890	7 531 733	„	„	„	„	101 350 „
„ „ 1891	10 596 197	„	„	„	„	110 349 „

Bambus wird für 50 000 – 60 000 £ jährlich ausgeführt.

Die übrigen noch etwas nennenswerten Ausfuhrsartikel sind Bauholz, Orangen und Oliven.

Im Einfuhrshandel von Foochow spielt das Opium die erste Rolle. Der Bereich, welchen Foochow mit Opium zu versehen hat, ist ein ausgedehnter; aber auch hier nimmt der Consum an einheimischem Opium zu, welcher geringeren Abgaben unterworfen wird als das eingeführte Product. Die Behörden unterstützen den Anbau der opiumgebenden Pflanze und die von dem immer schlechter werdenden Geschäftsgange gedrückte Bevölkerung wendet sich naturgemäß immer mehr dem billigeren einheimischen Producte zu.

Es kam zur Einfuhr:

Im Jahre 1889:

Malwa	369 177	Pfund	im	Werte	von	256 722 £
Patna.............	236 160	„	„	„	„	153 143 „
Benares...........	83 520	„	„	„	„	52 670 „
Persisches...........	72 221	„	„	„	„	40 398 „
Türkisches	3 600	„	„	„	„	1 911 „

Digitized by Google

Im Jahre 1890:

Malwa	374 267 Pfund	im Werte von 247 088 £
Patna	234 667 „	„ „ „ 148 706 „
Benares	56 800 „	„ „ „ 35 305 „
Persisches	46 267 „	„ „ „ 26 690 „

Im Jahre 1891:

Malwa	362 910 Pfund	im Werte von 250 920 £
Patna	195 856 „	„ „ „ 121 819 „
Benares	83 228 „	„ „ „ 49 918 „
Persisches	56 888 „	„ „ „ 28 877 „

Nächst dem Opium, aber schon in weit geringeren Wertsätzen, rangiren unter den Einfuhren die Textilwaren. Doch ist es hier nicht der graue *Shirting*, welchem, wie sonst beinahe überall in China, der größte Antheil in der Textil-Einfuhr zukommt, sondern das sogenannte *T Cloth*.

Von diesem Artikel wurde eingeführt:

Im Jahre 1889	213 378 Stück	im Werte von 95 353 £
„ „ 1890	220 419 „	„ „ „ 91 933 „
„ „ 1891	210 514 „	„ „ „ 85 521 „

Shirtings erreichten:

Im Jahre 1889	grau	56 108 Stück	im Werte von 25 529 £
	weiß	15 855 „	„ „ „ 12 023 „
„ „ 1890	grau	61 611 „	„ „ „ 30 035 „
	weiß	17 191 „	„ „ „ 13 967 „
„ „ 1891	grau	62 164 „	„ „ „ 30 305 „
	weiß	17 327 „	„ „ „ 14 053 „

Eine große Zunahme zeigt in allerletzter Zeit die Einfuhr von Baumwollgarnen aus Bombay. Man bestrebt sich nämlich in Foochow mit immer besserem Erfolg, aus diesen Garnen einen Stoff zu weben, welcher dem englischen grauen Shirting sehr nahe kömmt, billiger ist und an Dauerhaftigkeit sogar den Vorzug verdienen soll. Die zur Verwendung gelangenden Webstühle zeichnen sich durch eine ganz besondere Einfachheit der Construction aus und kosten nur gegen 5 $ das Stück. Es wird behauptet, dass jeder Arbeiter innerhalb weniger Stunden zur Bedienung dieses Webstuhles geschickt wird; an 10 000 solcher Stühle sollen in Foochow und dessen nächster Umgebung (1891) in Betrieb gestanden sein und den Arbeitern einen Tagesverdienst von 90—200 *cash* bringen. Die Nachfrage nach dem Gewebe soll vorderhand noch immer die stets steigende Production überstiegen haben. Man erzeugt Stücke von 15 Zoll Breite und 22 Fuß (engl.) Länge, welche zu Preisen von circa 400 *cash* (1 *sh* $2^1/_2$ *d*) Abnahme finden.

An Garnen, die zu dieser Hausindustrie Verwendung finden, kamen zur Einfuhr:

Im Jahre 1889	41 253 Pfund	im Werte von 1 861 £
„ „ 1890	51 633 „	„ „ „ 2 060 „
„ „ 1891	444 000 „	„ „ „ 16 490 „

Von den übrigen Einfuhrsgegenständen fremder Provenienz, auf welche sich der Rest der jährlichen Einfuhrswerte vertheilt: Wollwaren, Metalle, Petroleum, Zucker u. s. w. fordert keiner eine nähere Besprechung.

Von Einfuhrsartikeln einheimischer Provenienz erreichen Rohseide (circa 40 000 £), Tabak (50 000 £), Reis (variable, 1891: 57 000 £),

Medicinalwaren (20 000 £), Bekleidungsstoffe (27 000 £), Bohnen (18 000 £) die höchsten Jahreswerte.

Die Schiffahrtsbewegnng von Foochow charakterisirt sich durch die folgenden Daten über die von 1889—1891 oingelaufenen Schiffe.

1889.

Eingelaufen.....	323	Schiffe von	260 287	t	Gesammtgehalt
hierunter.....	50	Segler „	20 616	„	„
Unter diesen waren:					
Englische Schiffe.......	226	von	222 027	t	Gesammtgehalt
davon Segler........	32	„	13 483	„	„
Chinesische Schiffe......	81	„	30 681	„	„
davon Segler........	4	„	670	„	„
Deutsche Schiffe........	15	„	7 356	„	„
davon Segler........	13	„	6 240	„	„

1890.

Eingelaufen.....	329	Schiffe von	268 346	t	Gesammtgehalt
hierunter.....	39	Segler „	16 289	„	„
Unter dieson befanden sich:					
Englische Schiffe.......	248	mit	235 266	t	Gesammtgehalt
darunter Segler......	32	„	13 569	„	„
Chinesische Schiffe.....	72	„	28 945	„	„
darunter Segler......	2	„	434	„	„
Deutsche Schiffe.......	7	„	2 991	„	„
darunter Segler......	4	„	1 586	„	„
Amerikanischer Segler...	1	„	700	„	„
Schwedischer Dampfer...	1	„	414	„	„

1891.

Eingelaufen.....	331	Schiffe mit	299 908	t	Gesammtgehalt
worunter Segler	40	„	18 602	„	„
Hierunter waren:					
Englische Schiffe.......	239	mit	260 963	t	Gesammtgehalt
worunter Segler......	29	„	14 563	„	„
Chinesische Schiffe.....	79	„	31 249	„	„
worunter Segler......	5	„	943	„	„
Deutsche Schiffe.......	9	„	5 274	„	„
worunter Segler......	6	„	3 096	„	„

Im Jahre 1889 gehörten 1, im Jahre 1891 4 Schiffe Flaggen an, welche in der Statistik des Consularberichtes nicht näher erwähnt werden.

Der bedeutendere Percentsatz, welcher hier auf die überall in raschem Schwinden begriffene Segelschiffahrt entfällt, mag seine Erklärung darin finden, dass die großen Mengen billiger Theesorten, welche von Foochow aus ihren Weg nach weitentlegenen Ländern nehmen, die theure Dampffracht nicht vertragen können.

Dem Aufenthalte auf *Pagoda Anchorage* konnte der Commandant der Zrinyi außer dem Tage der Ankunft nur noch zwei Tage widmen. Sofort nach Eintreffen des Schiffes hatte der englische Vice-Consul, Mr. Parker,

Digitized by Google

einen Besuch an Bord der Zrinyi gemacht, und seine Dienste angeboten. Der Commandant ließ dem Consul die gebürende Ehrenbezeigung mittels Kanonensalut leisten und begab sich alsbald nach Foochow, um dort dem königlich englischen Consul, Mr. Philipps, welchem hier auch die Vertretung der österr.-ungar. Interessen zukommt, eine officielle Visite abzustatten.

Die Kürze des in Aussicht genommenen Aufenthaltes auf *Pagoda Anchorage* ließ es als ausgeschlossen erscheinen, die zeitraubenden Einleitungen zu treffen, welche mit dem Ansuchen um eine Audienz beim Vice-König von Fukien, Pien-Pao-ti, verbunden gewesen wären. Doch vermittelte der Consul in gefälligster Weise den Austausch der Visitekarten zwischen diesem hohen Mandarine und dem k. u. k. Schiffscommandanten; der Letztere hatte den Vice-König zugleich um die Erlaubnis zur Besichtigung des See-Arsenals bitten lassen, und diese Erlaubnis wurde ohne jede Weiterung in entgegenkommenster Weise gewährt.

Dem Schiffsstab wurde die Dampfbarkasse zur Verfügung gestellt und mit derselben machten die Herren der Zrinyi, in zwei Tagespartien getheilt, die interessante Flussfahrt nach Foochow, um sowohl die Sehenswürdigkeiten dieser Stadt, als die Fremdenniederlassung auf Nantai zu besuchen. Ein näherer Verkehr mit den Angehörigen der Fremdencolonie war hier leider, der Kürze der Zeit wegen, ausgeschlossen.

Digitized by Google

28. Von Foochow nach Hongkong.

Nach dritthalbtägigem Aufenthalte verließ Corvette Zrinyi den Ankerplatz im Minflusse vor Foochow am 22. October, um 5 Uhr 25 Min. morgens, unter Führung des Fluss- und Locallotsen bei günstigem Ebbstrome. Die Kiupai-Passage wurde um 6 Uhr 30 Min. erreicht, und auf Anrathen des Lotsen ankerte man um 7 Uhr 15 Min. bei *Woga Island*, da der nun auf der Barre herrschende Wasserstand ein Passiren derselben für ein Schiff vom Tiefgange der Zrinyi nicht mehr räthlich erscheinen ließ. Unter zurückgeschobenen Feuern wurde der Flutstrom abgewartet, welcher um 0 Uhr 40 Min. einzusetzen begann. Man verließ nun den Ankerplatz unter langsamer Fahrt, passirte die innere Barre um 2 Uhr 8 Min., die äußere um 2 Uhr 40 Min. und schiffte bald darauf den Lotsen aus, dessen Kutter begegnet worden war, während die Maschine nun mit voller Kraft angehen gelassen wurde. Der Curs wurde zunächst auf die Südspitze von Matsu genommen, dann gegen *Turnabout Island* gesetzt, und nach 4 Uhr nachmittags ließ man die Kesselfeuer abbrennen. Man steuerte nun auf 15 Meilen von der Küste, parallel zu dieser, und sichtete *Oxeu Islands* wenige Minuten nach 11 Uhr abends. Man passirte das Leuchtfeuer dieser Inseln um 1 Uhr 33 Min. nachts und machte unter dem steifen Winde gute Fahrt, indem das Logg Geschwindigkeiten von 9,7 bis 10,2 Meilen ergab; der Mittagspunkt des 23. war 23° 43′ N. und 118° 7′ O. Man hatte somit in 20 Stunden 170 Meilen zurückgelegt. Noch günstiger gestaltete sich die Fahrt bis zum Mittag des 24. October; nachdem nämlich um 10 Uhr 37 Min. vormittags *Pedro Blanco* umsteuert worden war, ergab das Mittagsbesteck die Breite von 22° 16′ N. und die Länge von 114° 56′ O., was einer gesegelten Generaldistanz von 209 Seemeilen entsprach.

Um die Pässe vor der Hafeneinfahrt von Hongkong noch vor Einbruch der Dunkelheit zu erreichen, ließ der Schiffscommandant wegen des rasch abflauenden Windes für 3 Uhr nachmittags die Maschine bereiten und ließ bis dahin alle Segel und Leesegel führen.

Zur Einfahrt in den Hafen von Hongkong wählte der Commandant den Tathong-Canal und den Lyemoon-Pass, und nahm daher den Curs auf das Leuchtfeuer von *Tylang Head*, welches um 3 Uhr 30 Min. gesichtet wurde. Man begegnete um 3 Uhr in See das englische Kanonenboot Redpole,[1]) mit welchem die internationalen Erkennungssignale gewechselt wurden.

[1]) Redpole, Schraubenkanonenboot I. Cl. von 805 *t* und 1200 *ind. e.*, 50,3 *m* lang, 9,4 *m* breit, 3,7 *m* tief. 6 Stück 4″ge Hinterlader, u. zw. je zwei vorne, mittschiffs und achter auf Vavasseur Lafetten. 2 Stück 3-pfündige Schnellfeuerkanonen, vier Mitrailleusen. Aus Stahl im Jahre 1889 erbaut. 14 M. Geschwindigkeit. Barktakelage.

Digitized by Google

Um 4 Uhr 10 Min. wurden vor dem Einlaufen in den Canal alle Segel geschlossen; der Lyemoon-Pass wurde um 6 Uhr durchsteuert, und eine Viertelstunde später vertäute man die Corvette an der Boye des eben abwesenden englischen Flaggenschiffes, welche aus besonderer Freundlichkeit dem Schiffscommandanten durch einen entgegengesendeten Officier des englischen Kriegsschiffes Caroline[1]) zur Benützung angeboten worden war.

Auf dem Ankerplatze von Honkong traf man die folgend genannten fremden Kriegsschiffe an:

Die königlich großbritannischen Schiffe: Mercury[2]), Caroline, Mutine[3]), Swift[4]) und den Hulk Victor Emmanuel[5]);

die kaiserlich japanischen Schiffe: Hiyei[6]) und Kongo[7]), welche zu einer Reise nach mehreren Häfen des europäischen Mittelmeeres bestimmt waren und die Überlebenden vom türkischen Schiffe Ertogrul (vergl. Seite 351) an Bord hatten, um sie nach Konstantinopel zu führen;

das französische Schiff Inconstant[8]).

Mit allen diesen Schiffen wurden sogleich nach der Ankunft die üblichen Höflichkeitsbezeugungen ausgetauscht.

---

[1]) Caroline, Kreuzer 3. Cl. vom Typ Comus. 1420 *t*, 1440 *ind. e*, 61 *m* lang, 12 *m* breit, 4,8 *m* tief. 14 Stück 5"ige Hinterlader, acht Mitrailleusen, zwei Torpedo-Lancierrohre. Stahldeck von 38 *mm*. Barktakelage. Im Jahre 1882 nach dem Compositesystem erhaut. 13 Meilen Geschwindigkeit.

[2]) Mercury, Kreuzer 2. Classe von 3730 *t* und 7290 *ind. e.* Zwillingsschrauben. 91 *m* lang, 14 *m* breit, 6,7 *m* tief. 13 5"ge Hinterlader, vier Schnellfeuergeschütze, siehen Mitrailleusen, vier Torpedo-Lancierrohre. Im Jahre 1878 aus Stahl erbaut. 18 Meilen Geschwindigkeit. Gerader Bug, zehn der 5"er hreitseits, zwei auf der Back, einer auf der Hütte. Besitzt Gefechtsmasten und zwei Torpedobooto.

[3]) Mutine, Schrauhen-Niederbord-Corvette (*Sloop*) des Typs Cormorant, 1130 *t*, 1120 *ind. e.*, 51,8 *m* lang, 10,9 *m* breit, 4,6 *m* tief. Zehn 5"ge Hinterlader, acht Mitrailleusen. Im Jahre 1880 nach dem Compositesystem erbaut. Barktakelage, an Bug nnd Heck eingezogene Bordwände, mit Jagd- und Heckgeschützen. 12 Meilen Geschwindigkeit.

[4]) Swift, Schrauben-Kanonenfahrzeug (*screw gun vessel*) 2. Cl. 756 *t*, 1010 *ind. e.* Zwillingsschrauben. 50,3 *m* lang, 8,8 *m* breit, 3,3 *m* tief. Zwei 7"ige (4½ *t*-) Geschütze, drei 6-pfündige Schnellfeuerkanonen, zwei Mitrailleusen. Im Jahre 1879 nach dem Compositesystem erbant. 12 Meilen Geschwindigkeit.

[5]) Victor Emmanuel, eines der letzten, im Jahre 1860 als Zweidecker aus Holz erbauten, ungepanzerten Linienschiffe von 80 Kanonen. 6270 *t* Deplacement. Gegenwärtig gehulkt, Flaggenschiff des Seestations-Commandos zu Hongkong.

[6]) Hiyei, Panzerkreuzer von 2250 *t* und 2034 *ind. e.* 70 *m* lang, 12 *m* hreit, 5,3 *m* tief. 114 *mm* Gürtelpanzer. 3 Stück 17 *cm*-, 6 Stück 15 *cm*-Kanonen. Im Jahre 1877 nach dem Compositesystem erbaut. 13 Meilen Geschwindigkeit.

[7]) Kongo, Panzerkreuzer, Zwillingsschiff des Hiyei, ebenfalls im Jahre 1877 erbaut; die Maschine hat aber 2227 *ind. e.*

[8]) Inconstant, Schrauhen-Aviso 1. Cl. von 811 *t* und 870 *ind. e.*, 61 *m* lang, 8,7 *m* breit, 4,2 *m* tief. 2 Stück 14 *cm*- und ein 10 *cm*-Geschütz, Stahlrohre, fünf Mitrailleusen. Im Jahre 1886 aus Holz erbaut. 12 Meilen Geschwindigkeit.

Digitized by Google

29. Hongkong.

Die Insel Hongkong begrenzt mit dem ihr im Norden gegenüberliegenden Theile des Festlandes einen vielgegliederten Canal, welcher durch die nach Süden vorspringende, gleich wie Hongkong in englischem Besitze stehende Halbinsel Kowloon in ein westliches und ein östliches Becken getheilt wird. Eine sanfte Einbuchtung auf der Nordküste von Hongkong, der Südspitze von Kowloon gegenüber, bildet die Rhede von Victoria, welche gemeiniglich, ebenso wie die Stadt, nicht mit dem officiellen Namen Victoria, sondern mit jenem der Insel, Hongkong, benannt wird.

Diese Rhede, welche jährlich von Tausenden von Schiffen aller Arten, Größen und Flaggen besucht wird, ist zur Nachtzeit nur von der östlichen Seite her mit voller Sicherheit anzulaufen. Auf der östlichsten der Südspitzen der Insel, dem Cap d'Aguilar oder *Tylong Head*, befindet sich nämlich ein in der Höhe von 198' placirtes Leuchtfeuer erster Ordnung, welches die Einfahrt in den Tathon-Canal, an der Ostseite der Insel, sehr gut markirt nnd so weit in die See hinausleuchtet, dass es den ankommenden Schiffen eine sichere Cursmarke bietet. Der eben erwähnte Tathon-Canal bietet gute und bequeme Ankerplätze für die Verhältnisse beider Monsoone; ein zweites Leuchtfeuer auf Cap Collinson, dem östlichsten Vorsprunge der nordöstlichen Küstenpartie von Hongkong installirt, ermöglicht es, auch während der finstersten Nacht den richtigen Ankerpunkt im Tathon-Canale aufzusuchen, falls die Nacht zu dunkel und die Wetterverhältnisse zu ungünstig wären, um die Fahrt im Tathon-Canale gegen den — engen und unbeleuchteten — Lymoon-Pass fortzusetzen, welcher zu dem östlichen der früher erwähnten beiden Becken, und durch dieses zur Rhede von Hongkong führt. Der Lymoon-Pass ist zwar nur 300 Meter breit, aber von hohen Ufern umsäumt, nnd es kann daher die Durchfahrt in einer nicht allzu dunklen Nacht mit genügender Sicherheit erkannt und bewerkstelligt werden. Immerhin gilt es nahezu als Regel für des Nachts anlangende Schiffe, im Tathon-Canal vor Anker zn gehen nnd die Morgendämmerung zum Einlaufen abzuwarten.

Für die Zufahrt zur Rhede von Hongkong von Süden und Westen her sind die Verhältnisse weit ungünstigere. Man hat hier den Sulphur-Canal zu passiren, der zwischen dem Westende der Insel *Sheegtong Head* und dem kleinen *Green Island*, nur 270 Meter breit, hindurchführt. Auf dem letztgenannten Eilande befindet sich zwar ein 95' hohes, 14 Meilen weit sichtbares Directionslicht, aber dasselbe befindet sich auf der dem Canal abgewendeten Seite der Insel, und der an und für sich engen, nicht gänzlich

geradlinigen Durchfahrt liegen die Ausläufer der ausgedehnten Kellet-Bank vor, die sich im Norden von *Green Island* erstreckt. Man hat, in gewundenem Fahrwasser, hier Stellen von nur 5 Faden Tiefe zu passiren.

Das Anlaufen von Hongkong von Südosten her bildet demzufolge gegenwärtig, ganz besonders zur Nachtzeit, die Regel; es ist aber diese Art des Anlaufens für Schiffe, welche vom Süden kommen, ein Umweg, welcher Zeitverlust bedingt. Man beabsichtigt demnach in Kreisen der englischen Colonialregierung, wie der Commandant der Zrinyi berichtet, durch Errichtung der nöthigen Directions- und Localfeuer, die westliche Zufahrt zur Rhede von Hongkong zu einer unter allen Umständen benutzbaren Passage zu machen.

Hongkong ist gegenwärtig seit etwas mehr als einem halben Jahrhunderte im unmittelbaren Colonialbesitz der englischen Krone; wie schnell dieser Platz, welcher von allem Anfange an zum Freihafen erklärt wurde, an Bedeutung wuchs, ist mit hinreichender Deutlichkeit aus den detaillirten Angaben zu entnehmen, die wir, in unserem Werke über die k. k. Schiffsstation in Ostasien, über die Zunahme der Bevölkerung vom Jahre 1841 bis 1887 (Seite 349—350), über die öffentlichen Einnahmen und Ausgaben von 1846—1887 (Seite 356) und über die Schiffahrtsbewegung von 1867—1888 (Seite 363 und 364) ausführlich gemacht haben. — Es ist eben diese, dem Umfange nach kleinste englische Colonie durch ihre geographische Lage ein Besitz von größter Wichtigkeit geworden, denn hier ist der Stützpunkt für die großbritannische Macht, von welchem aus die großartigen Beziehungen des Handels und Verkehrs Englands mit den nach vielen Hunderten von Millionen Menschen zählenden Völkerschaften des östlichen Asiens beobachtet, überwacht, nöthigenfalls beschützt oder vertheidigt werden können. Hongkong hat sich zwar auch als central gelegener Entrepôtplatz für den asiatischen Handel und Verkehr eine eigene, direct commerzielle Bedeutung erworben; aber die politische und militärische Wichtigkeit dieses englischen Colonialbesitzes darf als die überwiegende angesehen werden.

Diese Art der Auffassung documentirt sich durch die militärische Stärke, welche, hauptsächlich im Laufe der letzten Jahre, Hongkong verliehen worden ist. Zahlreiche, starke, moderne Befestigungswerke, welche wir schon in der oben erwähnten Beschreibung von Hongkong aufzuzählen vermochten sind mit bedeutenden Kosten geschaffen worden.

Wir ersehen aus den Berichten des Commandanten der Zrinyi, dass zwar keine neuen Forts und Batterien im Laufe der allerletzten Jahre errichtet, wohl aber alle bestehenden Werke in Bau und Ausrüstung vollendet, und außerdem die zur Rhede führenden Pässe mit submarinen Vertheidigungsanstalten versehen worden sind. Der officielle Jahresbericht des Hongkonger Gouverneurs über das Jahr 1890 weist nach, dass für Vertheidigungsbauten ausgegeben worden sind: im Jahre 1888: 62 155 $, 1889: 63 755 $ und 1890: 5 082 $. — Die analoge Summe hatte im Jahre 1887 mit 258 444 $ ihr Maximum erreicht, und es scheinen somit die Arbeiten zur Befestigung des wichtigen Seeplatzes Hongkong ihren Abschluss gefunden zu haben.

An Garnison befanden sich zu Hongkong zur Zeit der Anwesenheit der Zrinyi gegen 4 000 Mann. Es war dies eine Artilleriebrigade (5. und 7. Batterie), 8 Genie-Compagnien und 1 Bataillon des 91. *Princess Louise Argyll and Southerland Highlander*-Regimentes. Ein freiwilliges Artilleriecorps ist zur Unterstützung der Garnison im Bedarfsfalle bestimmt. — Der

Digitized by Google

Beitrag, welchen die Colonie für militärische Zwecke leistet, betrug (mit Ausschluss der für Vertheidigungsbauten verausgabten, oben schon angegebenen Summen): im Jahre 1888: 134 595 $, 1889: 134 261 $, 1890: 124 647 $. In diesen Summen sind die Kosten inbegriffen, welche für die freiwillige Artilleriemannschaft erwachsen.

Bequartiert ist die Garnison von Hongkong in drei größeren Barackenlagern: den *North Barracks*, *Murray Barracks* und *Victoria Barracks*, sämmtlich im östlichen Theile der Stadt gelegen. Ein Generalmajor ist Commandant der Garnison in der Festung.

Bezüglich der Streitmacht zur See ist Hongkong der Sitz des Obercommandanten der englischen Seestreitkräfte in Ostasien, und es bestehen hier alle Anstalten, welche geeignet sind, Hongkong zur Operationsbasis einer ansehnlichen modernen Kriegsflotte zu machen.

Die englische ostasiatische Escadre, unter die Oberbefehle des Viceadmirals Sir Newell Salmon gestellt, bestand zur Zeit, von welcher wir hier sprechen, aus den folgenden Schiffen:

Impérieuse[1]) (Flaggenschiff), Alacrity[2]), Caroline[3]), Cordelia[4]), Firebrand[5]), Hyacinth[6]), Leander[7]), Linnet[8]), Mercury[9]), Mutine[10]), Pigmy[11]), Plover[12]),

---

[1]) Impérieuse, Schraubenkreuzer, Vierthurmschiff. 8400 *t*, 10 000 *ind. e*, Zwillingsschrauben, 96 *m* lang, 19 m breit, 8,8 m tief. 254 *mm* Gürtelpanzer, 203 *mm* Thurmpanzer, 229 *mm* Querwandpanzer, 76 *mm* Deckpanzer, 4 Stück 9,2" (22 *t*) Hinterlader *en barbette*; 10 sechszöllige Hinterlader, 8 Schnellfeuergeschütze, 10 Mitrailleusen, 6 Torpedo-Lancirrohre. Im Jahre 1886 aus Stahl erbaut. 17 Knoten Geschwindigkeit. (Siehe Skizze im „*Almanach der k. u. k. Kriegsmarine 1894*“, Seite 249.)

[2]) Alacrity, Depeschenschiff von 1700 *t* und 3180 *ind. e*, 76 *m* lang, 10 *m* breit, 4,3 *m* tief. 10 sechspfündige Schnellfeuergeschütze, 2 Mitrailleusen. Im Jahre 1885 aus Stahl erbaut. 17 Knoten Geschwindigkeit. (Admiralitäts- und Gouvernementsyacht.)

[3]) Caroline, siehe Seite 375, Anmerkung 1.

[4]) Cordelia, Kreuzer 3. Classe von 2380 *t* und 2420 *ind. e*, 69 *m* lang, 14 *m* breit, 5,8 *m* tief. 10 Sechszöller-Hinterlader, 10 Mitrailleusen, 2 Torpedo-Lancirrohre. Im Jahre 1881 aus Stahl erbaut. 13 Knoten Geschwindigkeit. Stahldeck, mittschiffs und vorne 38 *mm* stark. Von den sechszölligen Geschützen zwei in über der Bordwand hervorragenden Halbthürmen, die anderen in Erkern placirt. Barktakelage, Rammsteven. Über die Bordwand hervorragende Commando-Erker.

[5]) Firebrand, siehe Seite 99, Anmerkung.

[6]) Hyacinth, Kreuzer 3. Classe des Typs Satellite 1420 *t*, 1190 *ind. e*, 61 *m* lang, 11,6 *m* breit, 4,8 *m* tief. 8 Stück sechszöllige Hinterlader in Erkern, 4 Mitrailleusen. Im Jahre 1881 nach dem Compositesystem erbaut. 13 Knoten Fahrtgeschwindigkeit. Barktakelage.

[7]) Leander, Kreuzer 2. Classe von 4300 *t* und 5500 *ind. e*. Zwillingsschrauben. 91 *m* lang, 14 *m* breit, 6,9 *m* tief. 10 sechszöllige Hinterlader, 4 Schnellfeuerkanonen, 12 Mitrailleusen, 4 Torpedo-Lancirrohre. Im Jahre 1882 aus Stahl erbaut. 17 Knoten Geschwindigkeit. Barktakelage.

[8]) Linnet, siehe Seite 99 u. 100, Anmerkung.

[9]) Mercury, siehe Seite 375, Anmerkung 2 u. 3.

[10]) Mutine, Siehe Seite 375, Anmerkung 2 u. 3.

[11]) Pigmy und [12]) Plover, Schraubenkanonenboote 1. Classe von 755 *t* und 1200 *ind. e*. 50,3 *m* lang. 9,1 *m* breit, 3,6 *m* tief 6 vierzöllige Hinterlader, 4 Mitrailleusen Im Jahre 1888 aus Stahl erbaut. 14 und 13 Knoten Geschwindigkeit. Barktakelagen.

Digitized by Google

Porpoise [1]), Rambler [2]), Rattler [3]), Redpole [4]), Severn [5]), Swift [6]) und Wanderer [7]).

Im Zustande der Reserve lagen zu Hongkong: Wivern [8]), Esk [9]) und Tweed [10]), die Torpedoboote Nr. 35 und 36 [11]). Als Hafenwachschiff functionirt das gehulkte Linienschiff Victor Emmanuel (in dieser Eigenschaft Nachfolger des alten Dreideckers Princess Charlotte, welch letzterer im Jahre 1840 die Flagge des Admirals Stopford führte, unter dessen Obercommando S. M. Fregatten Guerriera und Medea, die Corvetten Lipsia und Clemenza, Briggs Veneto und Montecuccoli, Goëlette Arethusa und Dampfer Marianna, am syrischen Feldzuge Theil nahmen, und Linienschiffskapitän Erzherzog Friedrich als Commandant S. M. Fregatte Guerriera sich das Maria Theresienkreuz erfocht. [12])

Das Hafenwachschiff führte das Commando-Abzeichen des localen Marine-Stationscommandanten. Das gehulkte Linienschiff Melanie, ein alter Zweidecker, findet seit mehr als 25 Jahren Verwendung als Spitalsschiff für die Garnison von Hongkong.

Der ostasiatischen englischen Escadre steht in Hongkong ein eigener *Naval yard*, d. i. eine zur Vornahme auch größerer Reparaturen fähige Schiffswerfte, durch Materialmagazine zu einem Arsenal erweitert, zur Verfügung. Aber der große Schiffsverkehr Hongkongs hat zur Folge gehabt, dass auch

---

[1]) Porpoise, siehe Seite 92, Anmerkung.

[2]) Rambler, Schraubendampfer, als Vermessungsschiff in Verwendung. 835 *t*, 690 *ind. e.* 48 *m* lang, 9 *m* breit, 4,1 *m* tief. 4 20-pfündige Hinterlader, 2 Mitrailleusen. Im Jahre 1880 nach dem Compositesystem erbaut 11 Knoten Geschwindigkeit.

[3]) Rattler, Schraubenschooner vom Typ Lizard. 715 *t*. 1200 *ind. e.* 50 *m* lang, 8,8 *m* breit, 3,6 *m* tief. Im Jahre 1886 aus Stahl erbaut. 13 Knoten Geschwindigkeit. Bewaffnung wie Pigmy und Plover.

[4]) Redpole, siehe Seite 374, Anmerkung.

[5]) Severn, Kreuzer 2. Classe vom Typ Mersey; 4050 *t*, 6000 *ind. e.* 91 *m* lang, 14 *m* breit, 5,9 *m* tief; 2 Stück Achtzöller-, 10 Stück sechszöllige Hinterlader, 5 Schnellfeuergeschütze, 10 dreipfündige Schnellfeuerkanonen; 2 Torpedo-Lancirrohre. Im Jahre 1885 aus Stahl gebaut. 17 Knoten Geschwindigkeit. 2 Pfahlmasten. Ramme. Stahldeck von 52—78 *mm*. Commandothurm 23 *mm* Panzer. Die Achtzöller vorne und achter. 2 Torpedoboote von je 12 *t*.

[6]) Swift, siehe Seite 375, Anmerkung.

[7]) Wanderer, Schrauben-Niederbord-Corvette (*Sloop*) von 925 *t* und 750 *ind. e.* 47,8 *m* lang, 9,8 *m* breit, 4,3 *m* tief. 2 sechszöllige und 2 fünfzöllige Hinterlader, 4 Mitrailleusen. Im Jahre 1883 aus Stahl und Holz erbaut. 11 Knoten Geschwindigkeit. Barktakelage.

[8]) Wivern, Doppelthurmschiff, Küstenvertheidiger. 2750 *t*. 1450 *ind. e.* 68 *m* lang, 13 m breit, 5,1 *m* tief. 114 *mm* Gürtelpanzer. 127 *mm* Thurmpanzer. 4 Neunzöller- (12 *t*) Geschütze und 6 Mitrailleusen. Im Jahre 1883 aus Eisen erbaut. 10 Knoten Geschwindigkeit.

[9]) Esk und [10]) Tweed, Küstenvertheidigungs-Kanonenboote 3. Classe von 363 *t* und 340 *ind. e*, mit Zwillingsschrauben. 33,5 *m* lang, 10,4 *m* breit, 1,7 *m* tief. 3 64-Pfünder, 2 Mitrailleusen in den Jahren 1876 und 1877 aus Eisen erbaut. 9 Knoten Geschwindigkeit. 3 Pfahlmasten. Vor- und Achterruder.

[11]) Torpedoboote 1. Classe, von White im Jahre 1886 aus Stahl erbaut. Die fünf gleichen Torpedoboote dieses Typs, mit den Nummern 34—38 bezeichnet, führen 5 Lancirrohre, und zwar eines im Bug, zwei bei dem vorderen Thurme und zwei nach achter. Die Boote haben ein Deplacement von 90 *t* und 1000 *ind. e.* Sie sind 38,1 *m* lang, 4,42 *m* breit und 1,67 *m* tief. Sie führen 2 dreipfündige Schnellfeuerkanonen und 3 Stück einzöllige Mitrailleusen.

[12]) Siehe: Frh. v. Teuffenbach's „*Neues Illustr. Vaterländisches Ehrenbuch*", II., pag. 187 und 238 ff.

Digitized by Google

die Privatindustrie alle Hilfsmittel in reichlichem Maße zur Disposition hält, welche von der modernen Schiffahrt beansprucht werden können.

In dieser Hinsicht ist vor allem das wichtigste Erfordernis der gegenwärtig üblichen Schiffe, nämlich die hier vorhandenen Docks zu erwähnen.

Die *Honkong and Whampoa Dock Company* und andere Privatgesellschaften besitzen folgende Docks:

1. Auf Kowloon: das Admiralty Dock, zur Aufnahme der größten Panzerschiffe geeignet, hat 500′ Länge, 86′ Breite, 29′ Tiefe;

Dock Nr. 1 ist 340′ lang, 74′ breit, 18′ tief;

Dock Nr. 2 ist 245′ lang, 49′ breit, 13′ tief.

Ein Patent Slip — Schiffsaufzugshelling — ist hier etablirt, welcher 250′ Länge, 60′ Breite und am Ende des Seestapels 11′ Tiefe hat.

2. In der Bucht von Shekpywan oder Aberdeen, an der Südküste der Insel, befindet sich ein selbständiges Etablissement mit zwei Docks, und zwar:

Hope Dock, 433′ lang, 84′ breit, 24′ tief;

Lament Dock, 340′ lang, 64′ breit, 16′ tief.

Dieses Etablissement verfügt über einen Schleppdampfer, welcher Segelschiffe, die einen der Aberdeen-Docks benützen wollen, kostenfrei von der Rhede um die Insel herum dahin schleppen.

Einen besonders imposanten Eindruck macht das größte der drei Docks auf Kowloon, welches über 9 Millionen Gallonen Wasser in sich aufnimmt. In den zu diesem Dock gehörenden Pumpenhäusern befinden sich zwei Centrifugalpumpen installirt, mit Centrifuge-Durchmesser von 3 *m*, deren jede von 45-pferdekräftigen Compound-Maschinen betrieben wird. Das mächtige Bassin kann durch diese Pumpen in der kurzen Zeit von drei Stunden entleert werden.

Die verschiedenen Werkstätten des Etablissements, nämlich der Maschinensaal, der Schiffsdampfhammer, die Kesselschmiede, das Walzwerk, die Dampfsäge, sind in getrennten, selbständigen Gebäuden untergebracht. Jedes dieser Gebäude beherbergt eine eigene Dampfmaschine, welche als Betriebsmaschine für die Werkstätte functionirt.

In der Gießerei werden jeden zweiten Tag drei Hochöfen und fünf Gelbgußöfen in Thätigkeit gesetzt.

Die Kesselschmiede verfügt über alle modernen Vorrichtungen und Arbeitsmaschinen, welche sie befähigen, jede der jetzt üblichen Arten von Kesseln neu zu erzeugen oder umfassende Reparaturen an solchen vorzunehmen. Ein Dampflaufkrahn von 40 Tonnen Tragfähigkeit bewirkt den Transport einzelner Theile sowohl, als ganzer Kessel zu den betreffenden Arbeitsmaschinen. Die Vernietung der einzelnen Kesselbleche untereinander geschieht hier ausschließlich auf hydraulischem Wege.

In der Dampfhammerschmiede fand man eben eine Kurbelachse von 28 *cm* Durchmesser in Arbeit, wozu vier Dampfhämmer von 0,5—3 Tonnen Klotzgewicht zur Verfügung standen. —

Sowie die mächtigen und reich ausgestatteten technischen Etablissements von Hongkong jederzeit in der Lage sind, alle an sie herantretenden Anforderungen der Schiffe schnell und gut zu befriedigen, so unterliegt in diesem Hafen auch die Verproviantirung des Schiffes mit Bedarfsartikeln aller Art nicht den geringsten Schwierigkeiten. Was zunächst die Kohle anbetrifft, so hat hier jede der großen Schiffahrtsgesellschaften, deren Dampfer Hongkong in regelmäßiger Folge besuchen, ihre eigenen, reichlich dotirten

Digitized by Google

Kohlenmagazine; außerdem aber gibt es zahlreiche Privatfirmen, die sich mit der Lieferung von Kohle befassen. Man erhielt hier englische Kohle zum Preise von 13—14 Dollars die Tonne.

Mit frischem Wasser wird Stadt und Hafen Hongkong durch eine große Leitung versehen, deren Reservoirs, die *Albany Tanks*, etwa auf halber Höhe der Abhänge des 1824′ hohen *Victoria Peaks* liegen, des Berges, dessen schöne Contouren die Insel Hongkong malerisch krönen. Man erhält den Bedarf an frischem Wasser auf Verlangen unter Bord gestellt; auf S. M. Kriegsschiffen, weil an Bord derselben aus sanitären Gründen ausschließlich nur destillirtes Wasser consumirt werden darf, entfällt allerdings meistens das Bedürfnis gänzlich, süßes Wasser von den Landleitungen beziehen zu müssen.

Für die Approvisionirung mit Lebensmitteln ist Hongkong in jeder Beziehung vorzüglich geeignet. Es gibt so zahlreiche Firmen hier, die sich mit dem einschlägigen Lieferungsgeschäfte befassen, dass man schon wegen der drohenden Concurrenz in seinen Anforderungen beliebig streng sein kann. Der Commandant der Zrinyi meldete, dass er mit den Leistungen der Firma Wing-Kee & Co. außerordentlich zufrieden war, welche Firma seit einiger Zeit auch angefangen hatte, die Schiffe des *Österreichischen Lloyd* zu bedienen; doch befasst sich diese Firma ausschließlich nur mit dem Handel in Lebensmitteln, so dass man die übrigen Bedürfnisse, namentlich Maschinenbetriebsmaterial, bei einer anderen Firma, Blackhead & Co., beziehen musste. Außer diesen Firmen nannte der Commandant der Zrinyi für den in Rede stehenden Zweck noch die folgenden: More & Leimnud, Heuermann, Herbst & Co., Chuen Woo.

Die eingesendete Preisliste war die folgende:

Zwieback	9 *cents* pro *kg*
Zucker	15 „ „ „
Reis	7 „ „ „
Schweinefett	70 „ „ „
Kaffee	55 „ „ „
Pfeffer	50 „ „ „
Essig	12 „ „ *l*
Hülsenfrüchte	12—15 *cents pro kg*
Rum	25 *cents pro l*
Wein	30 „ „ „
Cardiffkohle	13,5 Dollars die Tonne
Maschinenöl	25 *cents* pro *kg*
Wischbaumwolle	30 „ „ „

In Hongkong bestehen zahlreiche Banken, und es empfiehlt sich, während der Stationirung in Ostasien die Geldbeschaffung auf eine dieser Banken zu basiren. Das gangbare Geld ist der mexikanische Dollar; bekanntlich gibt es auch Dollars von englischem Gepräge, die Hongkong-Dollars. Von diesen letzteren sind auch Untertheilungen ähnlichen Gepräges im Umlaufe, im Werte von 50, 20, 10 und 5 *cents*.

Die Beschaffung einer größeren Summe in Gold begegnet hier aber häufig gewissen Schwierigkeiten, oder besser ausgedrückt, sie ist öfters mit gewissen Kosten verbunden. Der Commandant der Zrinyi erwähnt beispielsweise, dass er von Shanghai aus die *Hongkong and Shanghai Banking Corporation* avisirt hatte, er werde nach seinem Eintreffen in Hongkong 2000 £ in Gold beheben. Trotz dieses vorhergegangenen Avisos musste man 37½ £

Digitized by Google

an Bankspesen bezahlen, weil die erwähnte Bank nicht in der Lage gewesen war, die allerdings ziemlich bedeutende Snmme aus Eigenem ausznzahlen, sondern sie am Platze durch Makler hatte zusammenkaufen lassen müssen.

Den Bedürfnissen der Schiffahrt, wenn auch in mehr mittelbarer Weise, ist anch das kleine, auf Kowloon etablirte Observatorium dienstbar. Dasselbe erhebt sich auf einem etwa 100′ hohen Hügel in freier Lage; in vollständiger Einsamkeit und Ruhe genießt man von diesem Observatorium aus einen Ausblick über den Hafen und die Stadt. Es heißt aber, dass die Lage des Gebändes eine etwas zn exponirte sein soll, indem es während steifen Wehens des Nordost-Monsoons öfters vorgekommen sein soll, dass die Kuppel des Passage-Instrumentes weggeblasen wnrde.

Das Observatorinm steht unter der Leitung des bekannten und nm die Erforschung der ostasiatischen Wirbelstürme hochverdienten Gelehrten, Herrn W. Dnberck. Das officielle Arbeitsprogramm der Anstalt ist das folgende:

1. Meteorologische Beobachtungen und Zusammenstellnng derselben znm Zwecke der Veröffentlichung.

2. Sammlung aller erhältlichen Daten über Typhoone, Zusammenstellung derselben in halbjährlich erscheinenden Heften, Deductionen aus den Beobachtungen, Discussion derselben.

3. Wetterprognosen auf Grund der täglich einlanfenden Witterungstelegramme ans 24 Stationen an der chinesischen Küste und 16 Stationen der japanischen Küste und im Bereiche der Philippinen. Abgabe von Sturm-Warnungssignalen und Veröffentlichung täglicher Wetterbulletins.

4. Zeitbestimmungen und Abgabe eines täglichen Zeitsignals um 1^h p. m. mittlerer Hongkonger Zeit. (17^h 23^m $18{,}33^s$ mittlerer Greenw. Zeit.)

5. Absolute Beobachtungen über die Intensität des Erdmagnetismns.

6. Astronomische Studien überhaupt, Mondbeobachtungen mittels Refractors.

Mit einem so reichhaltigen Arbeitsprogramme stehen die Arbeitskräfte, über welche das Observatorinm verfügt, wenigstens der Zahl nach, in argem Missverhältnisse. Außer dem schon genannten Leiter der Anstalt, gibt es an derselben noch zwei Beamte — Adjuncten — welche sich zur Zeit des Besnches der Zaınyı aber beide krankheitshalber benrlanbt in Europa befanden, so dass der Director in seinen vielen Arbeiten einzig nnd allein auf die Unterstützung angewiesen war, die ihm ein junger Japaner im Zusammenstellen der meteorologischen Daten und im Beobachten an den verschiedenen meteorologischen Instrumenten leisten konnte.

Auch mit Geldmitteln und Instrumenten ist das Observatorium von Kowloon recht karg dotirt. So ist z. B. ein sogenannter magnetischer Keller gar nicht vorhanden. Es darf eigens hervorgehoben werden, dass die P. P. Jesuiten mit ihrer wohleingerichteten und gut dotirten Anstalt zu Zikawei für die wissenschaftliche Förderung der Meteorologie und des Erdmagnetismus in Ostasien ans ihren eigenen Mitteln viel mehr leisten und geleistet haben, als die englische Colonialregierung. Unter diesen Umständen erhöht sich noch sehr der Wert des persönlichen Antheils, welchen Herr Dnberck an der wissenschaftlichen Erforschung der Typhoone zu nehmen vermochte. —

Die Bevölkernngszahl von Hongkong, stark beeinflusst von der regen Zu- und Rückwanderung von Chinesen, ist in stetiger Zunahme. Der letzte, im Jahre 1891 vorgenommene Census zeigte, dass man während der letztvergangenen Jahre in den Schätznngen des Bevölkerungsznwachses wesent-

lich zu niedrig gegriffen hatte. Der Census des Jahres 1881 hatte eine Bevölkerungszahl von 160 402 Einwohnern, wovon nur 45 033 weiblichen Geschlechts, ergeben[1]). Der Census des Jahres 1891 ergab 221 441 Einwohner, in welcher Zahl das weibliche Geschlecht mit 63 856 vertreten ist. Das Zahlenverhältnis der beiden Geschlechter zu einander hat sich also nur um ein ganz Geringes zum Besseren verändert; es zeigt dies, dass die bleibende Ansiedlung von Chinesen auf Hongkong nur langsame Fortschritte macht, während die rapide Zunahme des Überwiegens der Zuwanderung über die Rückwanderung, auf welcher Zunahme eben die Bevölkerungszunahme zum größten Theile beruht, einen deutlichen Fingerzeig für die Thatsache gibt, dass es in Hongkong Arbeit und Verdienst in Hülle und Fülle gibt, Verkehr und Handel floriren und an Ausdehnung gewinnen.

Über die Zu- und Abwanderung von Chinesen nach und von Hongkong liegen folgende amtliche Daten vor:

Im Jahre	Zugewandert	Abgewandert
1886	88 704	64 522
1887	92 375	82 897
1888	98 800	96 195
1889	99 315	47 849
1890	101 147	42 066

Die Sterbequote überwiegt natürlicherweise in Hongkong, bei der relativ geringen Zahl von Frauen, bei weitem diejenige der Geburten. Man registrirte:

Im Jahre[2])	Geburten	Sterbefälle	Auf je 1000 Einwohner	
			Geburten	Sterbefälle
1888	1662	6304	7,70	27,96
1889	1683	4597	8,65	23,64
1890	1617	4553	8,14	22,90

Die in Hongkong stets sehr rege Zu- und Abwanderung, der hiedurch bedingte gewissermaßen flottante Charakter eines großen Theiles der Bevölkerung, dann die außerordentliche Nähe des chinesischen Festlandes sind Umstände, welche die Handhabung der Polizeigewalt und des Justizwesens im Bereiche der Colonie außerordentlich erschweren; „der Dieb, der Bankerotteur, kurz jeder, der den kräftigen Arm der englischen Justiz Hongkongs zu fürchten hat, findet tausend Mittel, die nur wenige Stunden entfernte eigentliche Heimat zu erreichen, in welcher — trotz der bestehenden Gegenseitigkeitsverträge — die Justiz sich nicht immer hat sehr willig finden lassen, den auf englischem Boden straffällig Gewordenen auszuforschen und der verdienten Strafe zuzuführen. Zugleich aber tritt in vielen Fällen gewissermaßen das Gegentheil ein, indem Verbrecher aus Canton und dem Vicekönigreiche Kuangtung überhaupt (dessen Bevölkerung als die zu Verbrechen geneigteste von ganz China gilt) nach Hongkong fliehen, um der Ausforschung zu entgehen." Mit diesen Worten haben wir bei früherer Gelegenheit („*Schiffsstation in Ostasien*", Seite 350), die in Hongkong für die Regierung bezüglich der Handhabung der öffentlichen Ordnung bestehenden Schwierigkeiten zu charakterisiren versucht. Will man sich darüber ein Urtheil bilden, inwieferne es der Justiz und Polizei gelingt, Ordnung zu halten, so findet man sich an die sorgfältig geführte Criminalstatistik Hongkongs gewiesen.

---

[1]) „*Schiffsstation in Ostasien*", pag. 349.

[2]) 1883—1887, siehe „*Schiffsstation in Ostasien*", pag. 348.

Digitized by Google

Diese Statistik zeigt nns, dass von 1886—1890 der Jahresdurchschnitt der Strafhäftlinge von täglich 674 stetig sinkend, auf 566 herabgelangt war; unter den 549 Häftlingen, die man am 31. September 1890 zählte, waren 42 Europäer.

Die Criminal- und Polizeistatistik zeigt ferner Folgendes: Beim Obersten Gerichtshof wurden von 1886—1890 — im Jahresdurchschnitt — etwas über 95 Fälle abgehandelt, wobei 143 Personen abzuurtheilen waren und etwas über 94 Verurtheilungen — immer durchschnittlich gerechnet — vorkamen; im vorhergehenden Quinquennium, 1880—1885, hatten diese Durchschnittszahlen 84 Fälle, 134 Personen, 69 Verurtheilungen ergeben. — Freisprechungen stehen hingegen 29 gegen 32.

Ebenso zeigt das mit dem Jahre 1890 endende Quinquennium Steigerungen in der durchschnittlichen Zahl der Amtshandlungen und Verurtheilungen bei der *Police Magistrate Court* (dem Gerichte erster Instanz) gegen das vorhergehende Quinquennium.

Hier gab es: 1886—1890: jährlich im Durchschnitt 11 336 Fälle gegen 12 988 Personen, wobei 9634 Personen verurtheilt, 2614 freigesprochen wurden; 1880—1885: 10 154 Fälle gegen 11 870 Personen mit 8852 Verurtheilungen und 2356 Freisprüchen.

Die Verhandlungen des Seegerichtes (*Marine Magistrates Court*), bei welchen das Gegentheil, nämlich eine Abnahme der verhandelten Fälle und der erzielten Verurtheilungen statt hatte, kommt hier, da es sich dabei meistens um Seefahrer, und nicht um die chinesische Bevölkerung von Hongkong handelt, für uns weniger in Betracht. Wohl aber ist es sehr beachtenswert, dass die Fälle und Bestrafungen, welche von der Polizei zu entscheiden kamen, eine nur sehr geringe Steigerung aufweisen. Man registrirte: 1886—1890 jährlich im Durchschnitt 2701 Fälle mit 1312 polizeilichen Bestrafungen; 1880 bis 1885 jährlich im Durchschnitt 2493 Fälle mit 1314 polizeilichen Bestrafungen.

Aus diesen Zahlen möchten wir uns berechtigt glauben, den Schluss zu ziehen — gehörige Rücksicht auf den gleichzeitigen bedeutenden Bevölkerungszuwachs genommen (1881: 160 000, 1886: 200 000, 1891: 221 000) — dass die Justiz in Hongkong kräftig und erfolgreich ihres Amtes waltet, und die Polizei, in Ausübung ihres schwierigen Handwerkes, den in Hongkong besonders verwickelten Verhältnissen, vollständig gewachsen ist.

Sehr bezeichnend ist, dass die chinesische Bevölkerung von Hongkong mit ihren Lebensbedingungen ganz zufrieden ist, und weit entfernt, die englische Herrschaft mit der von dieser Herrschaft unzertrennlichen strengen Ordnung und Gesetzlichkeit, etwa als fremdes, ihr aufgedrungenes, schwer zu ertragendes Joch anzusehen, vielmehr sich als loyale, der englischen Krone ergebene Gemeinde fühlt. Mit stolzer Befriedigung verzeichnet ein Supplementarbericht zum Colonialrapport pro 1888 die Thatsache, dass die chinesische Bevölkerung von Hongkong sich an der Jubiläumsfeier der Königin Victoria lebhaft, freudig, und unter Aufwendung namhafter Kosten betheiligt hat. Man kann nur beistimmen, wenn der Gouverneur unter Anführung dieser Thatsache von den Chinesen Hongkongs sagt: „*There could scarcely be better practical proof that they are, on the whole, satisfied with the rule of which they have now had some 45 years experience.*“

Die Engländer haben allen Grund, mit patriotischem Hochgefühl auf das Werk zu blicken, welches ihre Kunst, erfolgreich zu colonisiren, im vergleichsweise so kurzen Zeitraume von einem halben Jahrhundert auf der Insel Hong-

kong geschaffen hat. Man findet Äußerungen dieses stolzen Bewusstseins mitunter dort, wo es sonst nur trockene Aufzählung von Thatsachen gibt, so z. B. in amtlichen Berichten. Es liegt uns der oben erwähnte Supplementar-Jahresbericht des Gouverneurs Sir G. William Des Voenx an den Minister des Äußern, Lord Knutsford vor, welcher die folgenden bezeichnenden Auslassungen enthält:

„Es muss wohl noch Leute geben, welche die Insel Hongkong kannten, bevor sie in britischen Besitz übergieng. Wenn einer dieser Leute, nachdem er die Insel während des ganzen seither verflossenen Zeitraumes nicht wieder besucht hätte, dieselbe jetzt wiedersehen würde, so würde wohl selbst die charakteristische Form und natürliche Schönheit ihres Anblicks ihn kaum befähigen, das heutige Hongkong mit dem zu identificiren, was in seiner Erinnerung als ein nahezu kahler Felsen eingeprägt wäre, hie und da einige Fischerhütten als einziges Merkmal tragend, dass die Felseninsel bewohnt sei, welche von einem ausgedehnten, aber stillen, höchst selten von einem Kiel durchfurchten Seebecken bespült ward.“

„Jetzt würde ihm eine mächtige Seestadt mit dicht aneinandergebauten, palastähnlichen Gebäuden entgegensehen, welche sich in einer Länge von etwa vier Seemeilen längs des Ufers erstreckt, und sich amphitheatralisch an den Bergabhängen emporhebt, die oberen Partien mit reichlichem, schönen Grün durchsetzt; gegenüber, auf der Halbinsel Kowloon (welche bis in jüngster Zeit noch eine wüste, wellenförmig gestaltete Partie röthlichen Felsgesteins war), würde er nunmehr, auf saftig grünem Hintergrunde, eine große Menge von Häusern und Gebäuden aller Art entdecken, mit Docks, Lagerhäusern und anderen Merkmalen der emsigen Thätigkeit einer großen, gedeihenden Bevölkerung. Noch mehr: Das weite, stille Meeresbecken ist zu einem Welthafen geworden, dessen Fläche so dicht mit Schiffen aller Größen und Flaggen bedeckt ist, dass man auf der Erde nirgends so viel Schiffe auf einmal mit einem einzigen Blicke umfassen kann. Theils vor Anker, theils im Ein- oder Auslaufen begriffen, sieht man an 40—50 Hochseedampfer, zahlreiche Kriegsschiffe der verschiedensten Mächte, große Segler und Hunderte von Hochsee-Dschunken zu gleicher Zeit; zwischen dieser schwimmenden Welt schlängeln sich Tausende von Booten, zum großen Theile die ständige Wohnung ihrer Insassen bildend, und Hunderte von Dampfbooten, welche pfeilgeschwind in allen Richtungen den weiten Raum des Hafens durchkreuzen.“

„Betritt unser Besucher das Land, so erblickt er eine lange Reihe von Quais und Anlegemolos, große Warenhäuser, mit den Erzeugnissen aller Länder gefüllt, Kaufläden, in welchen die Artikel des Bedarfes ebenso wie die Erzeugnisse für den Luxus in großen Mengen aufgestapelt sind, und in welchen sozusagen zwei verschiedene Civilisationen sich in ihren Hervorbringungen wiederspiegeln; im europäischen Stadttheile findet er das schöne Stadthaus, stattliche Bankpaläste, und andere große, in Stein ausgeführte Gebäude; im chinesischen Viertel erblickt er die zahllosen, dichtgedrängten, der heimischen Bauweise der Chinesen entsprechenden Häuser, häufig auch aus kostbarerem, solidem Material erbaut, aber immer so enge aneinander gerückt, wie außerhalb von China nirgends mehr auf der Welt; endlich sieht er Straßen, die sich mehrere Meilen weit hinziehen, mit zahlreichem, meistens aber von Menschen gezogenem Fuhrwerk, einer geschäftig rührigen Flut von Fußgängern, im Centrum der Stadt vorwiegend Europäer, gegen Westen sowohl aber als gegen Osten beinahe ausschließlich Chinesen.“

Digitized by Google

„Steigt unser Besucher die höher gelegenen Partien der Stadt hinan, so findet er Kirchen, öffentliche Gebäude und zahlreiche in europäischem Stile gehaltene Häuser, hier schon meistens halb oder zur Gänze freistehend, mit schönen Verandas und Gärten, dazwischen größere, öffentlich zugängliche parkartige Anlagen; hier führen solid gebaute Straßen nach allen Richtungen, viele von denselben mit Bambusgesträuch oder Bäumen eingefasst, die von herrlicher, subtropischer Vegetation umgeben sind. Hier begegnet er weniger Menschen; ja, die friedliche Ruhe dieses Stadttheiles könnte die Nähe des geschäftigen Treibens der weiter unten liegenden Geschäfts- und Handelsmetropole nicht ahnen lassen, würde nicht „*the indescribable hum of congregated humanity*“ von Stadt und Hafen den Weg auch bis herauf finden.“

„Weiter steigend würde der Besucher auf seinem etwa zwei Meilen langen zur Höhe des *Peak* führenden Wege die Bemerkung machen, dass *Victoria Peak, Mount Gough, Mount Kellett* und die Höhen über *Magazine Gap* mit den zwischenliegenden Kuppen und Abhängen durch ein Netz von Wegen und Straßen untereinander verbunden sind und bedeckt mit villenartigen Häusern, an einzelnen Stellen aber so dicht aneinanderstehende Wohngebäude aufweisend, dass man Bilder von gänzlich städtischem Charakter erhält; und hält nun unser Besucher von dieser prächtigen Höhe aus eine Rundschau über die zu seinen Füßen liegende Stadt und den Hafen auf das großartige Emporium von Verkehr und Handel, so kann die Pracht dieses Anblickes nur noch etwa durch das Bild überboten werden, welches des Nachts von der lebhaft beleuchteten Stadt und von den Tausenden von Lichtern im Hafen geboten wird. Versetzt sich der Beschauer um ein halbes Jahrhundert zurück, so muss ihm der Unterschied zwischen damals und jetzt als die Wirkung von Zauberkräften erscheinen.“

„Hongkong hat thatsächlich sein Aussehen in Allem verändert; wenn man sich erinnert, dass dies Alles während der Regierungsdauer I. M. der Königin in einem Zeitraume von viel weniger als 50 Jahren zustande gebracht worden ist, angesichts des in nächster Nähe befindlichen, reichst bevölkerten Landes der Erde, geschaffen von einer vergleichsweise so kleinen Zahl von Menschen einer ganz verschiedenen Race, welche dabei durch die Weite der halben Erde von ihrer Heimat getrennt waren, und noch dazu, ungleich ihren begünstigteren Landsleuten in Australien oder Canada, mit den Wirkungen eines entnervenden und angreifenden Klimas kämpfen mussten; wenn man sich weiter gegenwärtig hält, dass die chinesischen Arbeitskräfte und Ansiedler, die an dieser englischen Schöpfung mitwirkten, nicht unter dem Drucke irgend eines directen oder indirecten Zwanges herüberkamen, sondern als freie Männer, angezogen durch freisinnige Institutionen, billige Behandlung und die Gerechtigkeit unserer Gesetze; wenn all dies erwogen wird, mag man zweifeln, ob es möglich sei, dass die auf engen Raum, gleichsam in einen Focus zusammengedrängten handgreiflichen Beweise von materiellen und sittlichen Fortschritten, irgendwo anders noch einen gleich starken Appell an das Auge und die Einbildungskraft zu richten vermögen — und ob es wohl noch einen anderen Fleck auf der bewohnten Erde geben mag, welcher in eben solchem Maße den gerechtfertigtsten Stolz auf den Namen eines Engländers wachzurufen vermöchte!“ [1])

[1]) ..... „*whether any other spot on the earth is thus more likely to excite, or much more fully justifies, pride in the name of an Englishman.*“

Digitized by Google

Man darf gewiss den Engländern ihren gerechtfertigten Stolz auf die Erfolge gönnen, den ihr zielbewusstes, anfänglich auch unter namhaften Schwierigkeiten zäh festgehaltenes Streben in Hongkong errungen hat. Wir glaubten deshalb auch den enthusiastischen Worten des Gouverneurs hier Raum gönnen zu dürfen, und dies umsomehr, als seine phantasiereiche und hie und da selbst poetisch angehauchte Schilderung wahrscheinlich ein besseres Bild von Stadt, Hafen und Umgebung Hongkongs im Geiste des Lesers wachzurufen geeignet sein dürfte, als eine trockene, mehr objective Beschreibung dies zu thun vermöchte. —

Wir wollen nur noch trachten, das fortschreitende Gedeihen der Colonie durch Anfügung einiger Daten zu illustriren, die wir allerdings aus dem Gebiete der leidigen — aber „sprechenden" — Zahlen entnehmen müssen.

Über den Anwachs der Bevölkerung haben wir schon weiter oben gesprochen; über die öffentliche Wirtschaft orientiren folgende Zahlen: Es betrugen die Einnahmen und Ausgaben der Colonie:

	Einnahmen	Ausgaben
Im Jahre 1888	1 717 989 $	1 992 330 $
„ „ 1889	1 823 549 „	1 833 718 „
„ „ 1890	1 995 220 „	1 915 350 „

Die öffentliche Schuld betrug zu Ende des Jahres 1890 200 000 £.

Die Schiffahrtsbewegung, ein- und auslaufende Schiffe zusammengenommen, betrug:

Im Jahre 1888	12 710 384 t, wovon englischer Flagge	6 474 343 t
„ „ 1889	12 389 321 t, „ „ „	6 500 869 t
„ „ 1890	13 676 293 t, „ „ „	6 994 919 t

Ein sehr wesentlicher Antheil an dieser enormen Schiffsbewegung kommt jenen Dampfern zu, die in regelmäßiger Folge Hongkong anlaufen. Fregattenkapitän v. Khittel zählt 17 Dampfschiffahrts-Gesellschaften auf, deren Schiffe sich in diesem Falle befinden. Die französische, deutsche, österreichungarische, italienische und niederländische, sowie die chinesische Flagge sind durch je eine, Nordamerika durch zwei Dampfschiffahrtsgesellschaften in dieser Zahl vertreten; der Rest entfällt auf die englische Flagge.

Der großartige Handelsverkehr, welchem diese Schiffahrtsbewegung dienstbar ist, kann in seinen Details nicht so genau verfolgt werden, wie jener anderer Plätze, die der Eigenschaft Hongkongs, ein Freihafen zu sein, entbehren. Im Freihafen Hongkong finden eben keine zollämtlichen Aufschreibungen über Ein- und Ausfuhren statt und man ist rücksichtlich des Umfanges der Handelswerte auf Schätzungen angewiesen. Officielle Quellen geben (1890) den jetzt jährlich von den Einfuhren erreichten Gesammtwert auf 20, jenen der Ausfuhren auf 25 Mill. Pfd. Sterl. an. Mehr als die Hälfte dieses Umsatzes betrifft Transactionen mit China. Thee, Seide und Opium, dann Baumwollwaren sind die weitaus in erster Linie stehenden Artikel.

Hongkong besitzt eine eigene Industrie, auf welche zum Theile das Überwiegen der Exportwerte zurückzuführen ist. Fregattenkapitän von Khittel erwähnt drei große Zuckerraffinerien, eine Rumdestillirfabrik, eine bedeutende Knopfschlägerei, eine Dampfsäge, eine große Eisfabrik, eine Cementfabrik, Glasfabrik, Gasanstalt und Centralanlage für die Zwecke elektrischer Beleuchtung, außerdem eine bedeutende Dampfwäscherei und mehrere kleinere Fabriken chinesischer Industrieproducte.

Digitized by Google

S. M. Schiff ZRINYI verweilte auf der Rhede von Hongkong bis zum 8. November. Mit den Ortsbehörden und den Commandanten und Stäben der auf der Rhede angetroffenen fremden Schiffe tauschte man die üblichen Höflichkeiten aus. Bei Gelegenheit des Besuches, den Fregattenkapitän v. Khittel dem englischen Commodore Church abstattete, erfuhr er, dass man schon seit einigen Tagen in ernster Besorgnis um das Schicksal des nach Japan bestimmten Kanonenbootes FIREBRAND sei, und dass der von ZRINYI in See begegnete REDPOLE Ordre habe, nach dem Verbleibe des FIREBRAND Nachforschungen anzustellen. Fregattenkapitän v. Khittel war in der angenehmen Lage, dem englischen Commodore mittheilen zu können, es habe ihm der Lotse zu Foochow gesprächsweise erzählt, am 17. October sei das kleine englische Kanonenboot, gegen den schweren Nordost-Monsoon aufdampfend, zwischen *Dog Island* und *Matsu* gesehen worden, und es sei nahezu sicher, dass dasselbe dort einen Ankerplatz oder ruhigeres Wasser aufgesucht und gefunden haben müsse. Die Richtigkeit dieser Wahrnehmung erwies sich, als REDPOLE und RATTLER am 6. November — dem vorletzten Tage des Aufenthaltes S. M. Schiffes ZRINYI in Hongkong — von ihrer Aufsuchungsexpedition heimkehrten. FIREBRAND hatte am 29. October Shanghai erreicht, nachdem er 27 Tage von Hongkong aus unterwegs gewesen war, zwölfmal in verschiedenen Buchten hatte ankern müssen, vielfach mit Mangel an Brennmaterial zu kämpfen gehabt hatte, und endlich durch das von Shanghai aus ebenfalls auf Suche ausgesendete Kanonenboot LINNET in See angetroffen, und mit Kohle versehen worden war.

An Schiffsbewegungen im Hafen von Hongkong, während des Aufenthaltes des ZRINYI, meldete der Commandant dieses Schiffes noch die folgenden: am 25. October verließen die beiden japanischen Schiffe und die INCONSTANT[1]) — letzteres Schiff mit der Bestimmung nach Shanghai — die Rhede von Hongkong. Am 26. October lief die MUTINE[2]) in Hongkong ein, nach mehrjähriger Stationirung in den ostasiatischen Gewässern zur Rückkehr in die Heimat bestimmt. Das Schiff führte beim Einlaufen einen ganz außergewöhnlich langen sogenannten *„homeward-bound“* Wimpel; die Raaen waren bemannt, Hurrahrufe und andere Begrüßungen wurden beim Vorüberfahren an dem Flaggenschiffe VICTOR EMMANUEL mit diesem Schiffe ausgetauscht.

Am 30. October lief das kaiserlich russische Kriegsschiff ADMIRAL KORNILOFF[3]) und das französische Schiff VILLARS[4]) ein, beide aus den japanischen Gewässern kommend; am 1. November langte der französische Radaviso PLUVIER[5]), von Haiphong kommend, auf der Rhede an. VILLARS war bereits gegen 3 Jahre in Dienst stehend und ging am 5. November nach Saigon ab.

---

1) Siehe Seite 375, Anmerkung 8.

2) Siehe Seite 375, Anmerkung 3.

3) ADMIRAL KORNILOFF, Kreuzer 1. Classe, Panzerdeckschiff, 4949 *t*, 6000 *ind. e.* Zwillingsschrauben. 107 *m* lang, 15 *m* breit, 6,7 *m* tief, 60 *mm* Deckpanzer. 14 Stück Sechszöller, 18 Schnellfeuerkanonen, 6 Torpedo-Lancirrohre. Aus Stahl im Jahre 1887 erbaut. 17 Knoten Geschwindigkeit.

4) VILLARS, Glattdeck-Kreuzer 1. Classe des Typs PRIMAUGUET und LAPÉROUSE, 2420 *t*, 2960 *ind. e.* 76 *m* lang, 11 *m* breit, 5,8 *m* tief. 15 Stück 14 *cm*-Geschütze, 8 Mitrailleusen. Im Jahre 1879 erbaut; Holzschiff mit eisernen Deckbalken und Querschotten. 15 Knoten Geschwindigkeit.

5) PLUVIER, Raddampfaviso 2. Classe. 545 *t*, 400 *ind. e*, 50 *m* lang, 7,5 *m* breit, 2,2 *m* tief, ein 4 *cm*-Geschütz, 7 Mitrailleusen. Aus Holz im Jahre 1881 erbaut. 9 Knoten Geschwindigkeit.

Digitized by Google

um gründlichen Reparaturen unterzogen zu werden, und Stab und Mannschaft zu wechseln. Pluvier ging am 4. November nach Shanghai ab.

Der schöne und große russische Kreuzer Admiral Korniloff erregte in den Kreisen der in Hongkong eben anwesenden Seeofficiere der verschiedenen Nationen ungetheilte Bewunderung, und man zollte seinen vorzüglichen, gänzlich auf der Höhe der Zeit stehenden Einrichtungen und Ausrüstungsgegenständen allgemeine Anerkennung, obwohl einzelne Urtheile dahin giengen, dass das Schiff, bei allen sonstigen guten Eigenschaften, etwas zu hoch über Wasser sei, und eine sehr große Zielscheibe abgeben würde. Admiral Korniloff war auf dem Wege über Singapore nach Ceylon und Aden, um von dort an dem Schiffe des Großfürsten-Thronfolgers das Geleite auf seiner Weltreise zu geben.

Der Commandant des Admiral Korniloff, Kapitän Alexieff, gab am 6. November in den prächtigen Admiralsräumlichkeiten des Schiffes sämmtlichen Commandanten der in Hongkong eben anwesenden Kriegsschiffe ein somptuöses Diner, bei welchem der englische Commodore rechts, der k. u. k. Schiffscommandant links vom Gastgeber placirt wurden. Der kaiserlich russische Schiffscommandant brachte einen dreifachen Toast auf Ihre Majestäten die Souveräne von Österreich-Ungarn, Russland und England aus, welcher von den betreffenden Nationalhymnen begleitet wurde. Leider konnte Kapitän Alexieff die Einladung, tagsdarauf beim Commandanten des Zrinyi zu diniren, nicht mehr annehmen, da er für diesen Tag schon sein Erscheinen beim Diner zugesagt hatte, welches der russische Consul zu Ehren des Admiral Korniloff veranstaltete. Er versprach aber, falls sich sein Schiff und Zrinyi in Singapore, Colombo oder Aden treffen sollten, mit dem größten Vergnügen der Gast des k. u. k. Schiffscommandanten werden zu wollen.

Sehr zahlreiche ähnliche Feste, wie jenes an Bord des Admiral Korniloff, fanden während des Aufenthaltes der Zrinyi in Hongkong, sowohl am Lande, als auf den fremden Schiffen, und an Bord der Zrinyi selbst statt. Commandant und Stab dieses Schiffes hatten sich auch hier wieder der herzlichsten und zuvorkommendsten Aufnahme zu erfreuen gehabt.

Trotz der Kürze des Aufenthaltes versäumten die Herren von der Zrinyi nicht, die Gelegenheit zu benützen, um die nahe gelegene und leicht zu erreichende chinesische Großstadt Canton abwechselnd zu besuchen, und hier die Eindrücke zu bereichern und zu befestigen, die sie nun beim Abschiede vom großen ostasiatischen Kaiserreiche mit sich nahmen.

Digitized by Google

30. Von Hongkong nach Singapore.

Am 8. November verließ ZRINYI den Hafen von Hongkong unter Dampf, von den Abschiedshurrahs sämmtlicher im Hafen liegenden fremden Kriegsschiffe in sympathischer Weise begrüßt.

Man steuerte durch den *Sulphur* und *West Lamma*-Canal, erreichte die offene See um 1 Uhr und setzte um 3 Uhr, als genügender Seeraum gewonnen war, alle Segel und ließ zugleich die Kesselfeuer abbrennen. Fregattenkapitän Khittel wählte für die Fahrt nach dem Süden die sogenannte innere Passage, d. i. den Weg westlich von den *Paracels Islands*. Man durfte auf dieser Passage, den Angaben der Segelhandbücher nach, genügend frischen Monsoon bei mäßigerem Seegange, also eine bessere Fahrt erwarten, als auf der äußeren Route.

Der anfänglich recht flaue Wind nahm erst in den Morgenstunden des 9. den frischeren Charakter des Monsoons an; man verzeichnete als Mittagspunkt die Breite von 20° 8' N und 112° 50' O. Die Generaldistanz betrug 143 Meilen. Im Laufe der nächsten 24 Stunden, bei zeitweise abnehmender Windstärke, segelte man nur 132 Meilen und erreichte um Mittag die Position von 18° 23' N nnd 111° 20'. Im Maße als das Schiff in Lee der Paracels-Inseln gelangte, beruhigte sich die See und der frische NNO-Wind ließ das Schiff bis zur Mittagsstunde des 10. 152 Seemeilen zurücklegen: die Mittagsbreite war 16° 0' N, die Länge 110° 27'. Vom 11. auf den 12. November wurde die See schwer bewegt, der Wind drehte gegen Norden und frischte zu der Stärke 7—8 auf, so dass das Schiff 8—8,8 Meilen in der Stunde lief und in der Mittagsstunde des 12. bei erreichter Breite von 12° 43' N und 110° 13' O-Länge eine Generaldistanz von 197,5 Meilen zu verzeichnen war. Man hatte viel unter den über das Schiff hereinbrechenden Sturzseen zu leiden und die vorgenommenen Versuche mit dem Ölen der See erwiesen sich als von nur geringem Nutzen; die Rollbewegungen des Schiffes erreichten häufig weit über 30°.

Um 4 Uhr 20 Minuten des 13. hatte man nach der Koppelung die Breite der Insel *Croix de Mer* erreicht und nahm nun den Curs gegen Südwesten. Am 13. war der Mittagspunkt 9° 44' Nordbreite und 109° 42' O-Länge; die gesegelte Distanz während der letzten 24 Stunden betrug 183 Meilen.

Bisher hatten sich die Erwartungen nicht erfüllt, welche man rücksichtlich günstiger, mit dem Monsoon setzender Strömungen zu hegen berechtigt war; der Strom hatte meist nur eine geringe Stärke und war nicht mit dem Winde,

Digitized by Google

sondern gegen SW gerichtet gefunden worden. Erst als das Schiff die Breite von Pulo Condore erreicht hatte, zeigten sich größere Stromversetzungen in der Cursrichtung. Im Maße, als das Schiff nun noch weiteren Weg gegen Süden gewann, nahm Stetigkeit und Stärke des Monsoons in unerfreulicher Weise ab; während die Durchschnittsgeschwindigkeit in der Zeit vom Mittag des 13. auf den Mittag des 14. noch 5,0—5,5 Meilen in der Stunde betragen hatte, sank dieser Durchschnittswert in den folgenden 24 Stunden auf 3 und 2,5 Meilen herab, so dass im Laufe dieser zwei Tage zusammen im ganzen nur 276 Meilen zurückgelegt wurden und dies bei einer Stromversetzung von 17 und 23 Meilen. Man verzeichnete am 15. November den Mittagspunkt in der Breite von 6° 16′ bei der Länge von 106° 45′. Noch ungünstiger gestalteten sich die Verhältnisse während der nächstfolgenden 24 Stunden, da in diesem Zeitraume nur 57 Meilen bei einer Stromversetzung von 3 Meilen gegen Südwesten gesegelt wurden und der Mittagspunkt des 16. die Breite mit 5° 32′ N und die Länge mit 106° 10′ O ergab.

Bei den nun herrschenden Windverhältnissen konnte das Schiff bald kaum mehr im Curse erhalten werden und trieb unter dem Einflusse des Stromes bedeutend nach Westen ab. Die See war gänzlich ruhig und der Commandant beschloss, die für die Navigation ungünstigen Umstände wenigstens in anderer Weise auszunützen, indem er die Vornahme der Geschütz-Scheibenschießübungen für den 17. November anordnete. In den Vormittagsstunden wurden bei drei geheizten Kesseln die ersten der programmäßigen Schießserien durchgeführt, hierauf während der Mittagspause die Dampfkraft für die Cursfahrt des Schiffes ausgenützt. Nachmittags wurden dann die Schießübungen beendigt, worauf die Fahrt wieder unter Segel fortgesetzt wurde. Eine indes aufgesprungene leichte Brise ließ das Schiff Geschwindigkeiten von 2,5—2,9 erreichen und unter der günstigen Einwirkung eines Stromes von 1,2 Meilen in der Stunde konnte man am 18. den Mittagspunkt in 2° 55′ N und 105° 5′ O verzeichnen. Das Schiff befand sich nun auf 30 Meilen westlich von der Inselgruppe der Anambas und wurde von hier östlich der Insel Pulo Aor gegen die *Pedra Branca* gesteuert.

Wenig veränderte Wind- und Strömungsverhältnisse brachten das Schiff im Verlaufe der nächsten Stunden genügend weit nach Süden, dass man das Sichten des Leuchtfeuers der *Pedra Branca* für die Morgenstunden erwarten durfte. Der Commandant ließ demgemäß alle Kessel für $6^1/_2$ Uhr morgens heizen. Um diese Stunde wurde, nachdem die Bergkuppen, welche die Einfahrt in die Singapore-Straße markiren, in richtiger Peilung gesichtet worden waren, die Maschine in Bewegung gesetzt und die Segel geschlossen.

Um 9 Uhr 30 Minuten hatte man *Pedra Branca* dwars, und um die Mittagsstunde sichtete man das Fort Canning.

20 Minuten nach 1 Uhr mittags ankerte Zrinyi auf der Rhede von Singapore.

Digitized by Google

31. Singapore.

Singapore — eigentlich Sinhapura, d. i. die Stadt der Löwen, war ursprünglich der Name einer kleinen Ortschaft, welche von hinduisirten Malayen oder javanischen Ansiedlern zu Beginn der christlichen Aera gegründet worden sein soll. Im 14. Jahrhundert soll dieser Ort eine ansehnliche Bedeutung erlangt gehabt haben, wie dies die Schriften des Barros bezeugen;[1] aber bald darauf gerieth Sinhapura vollständig und gänzlich in Verfall. Zu Beginn unseres Jahrhunderts zählte der Ort kaum 150 Einwohner; aber die Kapitäne der Ostindischen Compagnie, Ross und Crawford, erkannten den Wert, welchen die Lage Singapores für den Seehandel erreichen könnte, und lenkten die Aufmerksamkeit Stamford Raffles' auf diesen, jetzt zu so hoher Bedeutung gediehenen Punkt des südöstlichen Schiffahrtsbereiches Ostasiens.

Gegenwärtig ist Singapore der wichtigste Bestandtheil jener englischen Kroncolonie im Süden der malayischen Halbinsel, deren verschiedene Territorien unter dem Namen *„Straits Settlements"* zusammengefasst werden.

Die Insel Singapore ist sozusagen die südlichste Spitze der langgestreckten malayischen Halbinsel, da sie von dem Festlande nur durch einen schmalen, gegenwärtig kaum schiffbaren Wasserstreifen getrennt ist. Nebst der Insel Singapore, die 27 Meilen (engl.) Länge bei 14 Meilen Breite erreicht, gehören aber noch an 70 kleine, unbedeutende Eilande im Süden und Westen, innerhalb eines Umkreises von etwa 10 Meilen Halbmesser, zum colonialen Bereiche von Singapore. Der Flächeninhalt Singapores mit diesen seinen Nebeninseln beträgt 214 englische Quadratmeilen oder 555 km^2.

Der Wasserstreifen, welcher die Insel Singapore vom Festlande, zunächst vom Gebiete des Sultans von Johore, scheidet, wird Salat Tabras oder Tambrosh genannt, und erreicht an seiner engsten Stelle kaum die Breite einer halben Seemeile. Doch war es immerhin diese enge Straße, welche in alten Zeiten den Weg für die Küstenschiffahrt zwischen den indischen und chinesischen Gewässern abgab. Gegenwärtig führt dieser Weg durch die Straße von Singapore, im Süden der Insel, zwischen dieser und den Inseln Butang, Batang, Bintag u. s. w., welche zu den holländisch-ostindischen Gebietstheilen gehören.

---

[1]) Vergleiche den kurzen und trefflichen Aufsatz über Singapore in der *„Enc. Brit."*, dem wir auch in Nachstehendem mehrfach folgen; dann *„Schiffsstation in Ostasien"*, pag. 881 ff.

Digitized by Google

Die Oberflächengestaltung Singapores ist eine wellenförmige; unregelmäßig über das ganze Areal vertheilte Hügel erreichen Höhen von 70—400′ (engl.); der höchste Punkt ist der Gipfel des Bukit Timah, nordwestlich von der Stadt Singapore gelegen, mit 519′.

Die Thäler und Mulden zwischen den Hügeln und Hügelketten zeigen Alluvialformationen, deren Mächtigkeit auffällt,[1] wenn man in Betracht zieht, dass kein Wasserlauf auf der Insel es zu einer Stromentwicklung von über 6 (engl.) Meilen bringt, und nur unmittelbar nach heftigerem Regen von einem bedeutenderen Wasserreichthum dieser Flüsschen die Rede sein kann.

Die südwestlichen Küstenstrecken von Singapore sind von Korallenriffen umsäumt; lebende Korallenfelder sind an vielen Stellen der Straße zu finden.

Der Boden der Insel, sehr lehmreich, ist von Natur aus nicht überaus fruchtbar, und erfordert Düngung und Arbeit zur Erzielung entsprechender Productivität.

Zur Zeit der Erwerbung Singapores durch die Engländer war die ganze Insel mit Wald und Dschungelbildung dicht bedeckt; Lichtungen dieser reichen Vegetation zur Urbarmachung des Bodens haben in großem Maßstabe stattgefunden, aber das feuchtwarme Klima erhält der Insel trotzdem ein fleckenloses, immergrünes Kleid. Palmen und Orchideen, sowie Farren sind die in größter Menge und stets ansehnlicher Dichte hier vorkommenden Pflanzen.

Durch längere Zeit war die Nutzpflanze, deren Pflege auf Singapore in größtem Maßstabe und mit reichem pecuniären Erfolge betrieben wurde, der Muskatnussbaum. Im Jahre 1860 fielen aber beinahe alle diese Bäume einer Krankheit, einer Art von Mehlthau, zum Opfer. Obwohl ein Theil der erkrankten Pflanzen nach und nach sich erholte, auch wieder ertragsfähig wurde, ist doch seit dem angegebenen Zeitpunkte die Pflege der Muskatnuss im Großen auf Singapore aufgegeben worden. Man versuchte es nun, aber mit wenig Erfolg, mit Baumwollplantagen, für welche chinesische *Coolies* in Verwendung traten. Zimmtculturen zeigten sich als zu anspruchsvoll, bezüglich Arbeit und durch letztere verursachte Kosten. Guttapercha, zuerst aus Singapore nach England eingeführt, erwies sich als sehr gewinnbringend, aber man schonte die Pflanzen, welche dieses Harz geben, so wenig, dass sie nach wenig Jahren sämmtlich zugrunde gegangen waren. Gambier und Pfeffer wurden stets nur in geringem Umfange gebaut. Gegenwärtig producirt Singapore hauptsächlich liberischen Kaffee, Ananas, Cocosnüsse und Aloës. In jüngster Zeit ist mehrfach an die Wiederaufforstung von ehemals gelichteten Landstrecken geschritten worden, wobei vielfach *Eucalyptus* zur Anpflanzung gelangte.

Die Vegetation Singapores ist sehr reich an Obstpflanzen der verschiedensten Gattungen. Der *Custard*-Apfel (pomologisch: Ochsenherz), die Orange, die Ananas, Limonen und zahllose Arten von Bananen tragen so ziemlich das ganze Jahr hindurch Früchte; außerdem gedeihen zahlreiche Obstgattungen, wie der wertvolle, für europäische Geruchsorgane aber eckelerregende *Durian*, dann *Blimbing*, *Duku*, *Langsat*, *Mangosteen*, *Rambutan*, *Tarrup*, *Tampang*, hauptsächlich im Sommer, viele dieser Gattungen aber auch während einiger

[1]) Diese geologische Eigenthümlichkeit der Insel Singapore ist von J. R. Logan näher besprochen und gewürdigt worden in dem Journal der Bengalischen Gruppe der „*Asiatic Society*“, Band XVI („*Local and Relative Geology of Singapore*“) und im Londoner Geologischen Journal 1851, Band VI, „*The Geology of the Straits of Singapore*“.

der Wintermonate zwischen November und April, oder auch das ganze Jahr hindurch. Der bedeutende botanische Garten von Singapore wird zugleich als Versuchsstation für zahlreiche Nutz- und Handelspflanzen, wie chinesischer und Assam-Thee und *Rhagodia*, eine vortreffliche Futterpflanze, verwendet.

Das Klima von Singapore ist ein außerordentlich glückliches, mit Rücksicht auf die Lage der Insel in nächster Nähe des Äquators. Es gibt hier eigentlich kaum einen Wechsel der Jahreszeiten. Die Grenzen, zwischen welchen die Temperaturen sich bewegen, sind enge, und betragen 21° und 32° C.[1]) Die Nächte erscheinen relativ kühl, und bringen die erwünschte und für die Gesundheit so wichtige Erfrischung; man genießt auf Singapore das ganze Jahr über eine ungestörte, erquickende Nachtruhe. Das Firmament ist meist heiter, die großen atmosphärischen Störungen in der Chinasee und im Golf von Bengalen erreichen den Rayon von Singapore nicht. Vom November bis zum April herrscht der nordöstliche Monsoon, ohne je eine besondere Stärke zu entfalten, und während des übrigen Theiles des Jahres herrschen leichte, ziemlich veränderliche südwestliche Brisen. Die mehr südlichen Winde der Monate Mai und Juni, in Singapore Javawinde genannt, tragen für die Insel gänzlich den Charakter von Seewinden.

Sonderbarerweise lehrt die Erfahrung, dass diese Brisen trotz ihrer anscheinend erfrischenden Natur eine gewissermaßen entnervende, erschlaffende Wirkung auf den menschlichen Organismus ausüben. Während der Dauer des Südwest-Monsoons wird die Insel und Rhede von Singapore ab und zu von westlichen Böen — Sumatras genannt — ereilt, welche das zu dieser Jahreszeit mehr bedeckte Firmament nachhaltig klären.

Eine eigentliche Regenzeit wird in Singapore nicht beobachtet. Die Regentage vertheilen sich ziemlich gleichmäßig über das ganze Jahr, und nach einem 16jährigen Durchschnitte zählte man jährlich 167 nasse Tage mit einer Niederschlagshöhe von 92,27 Zoll (engl.).

Während des besonders trockenen Jahres 1885 erreichte Singapore eine Regenfallhöhe von 69 Zoll.

Das relativ gemäßigte Klima von Singapore hat es ermöglicht, die meisten europäischen Haus- und Nutzthiere auf der Insel heimisch werden zu lassen; sie kommen gleichwohl hier nur in geringer Zahl vor. Hirsche, Wildschweine, Faulthiere und verschiedene Affengattungen sind die vorzüglichsten der in Freiheit auf der Insel lebenden Säugethiere; Tiger, welche vor Zeiten, als die ganze Oberfläche Singapores dicht bewaldet war, unter den Eingeborenen große Verheerungen anrichteten, sind hier allerdings jetzt nicht mehr heimisch, finden aber ab und zu ihren Weg vom Festlande herüber, indem sie die enge Wasserstraße nördlich der Insel mit einer Kühnheit durchschwimmen, welche bei einem dem Katzengeschlechte angehörenden Thiere sehr bemerkenswert ist.

Die Bevölkerung der Insel Singapore wurde zuerst im Jahre 1824 einer Zählung unterzogen. Das Resultat dieser Zählung ergab eine Summe von 10 603 Einwohnern. Bis zum Jahre 1850 hatte diese Bevölkerungszahl sich schon auf nahe an 60 000 vergrößert.

---

[1]) Während einer 16jährigen, von Dr. Rowell bearbeiteten Beobachtungsperiode verzeichnete man eine Maximaltemperatur von 34,5° C. im Jahre 1878 (April) und ein Minimum von 18° C. im Jahre 1874 (Februar). Als mittleres Maximum der Temperatur im Schatten wurden 30,4°, als mittleres Minimum 22,5° berechnet.

Digitized by Google

Die Zählungen in den Jahren 1860, 1871 und 1881 ergaben 80 792, 97 111 und 139 208 Bewohner, in welchen Zahlen die hauptsächlichsten verschiedenen Volksstämme vertreten waren, wie folgt:

	1860	1871	1881
Europäer und Eurasier	2 445	3 207	2 769
Malayen	10 888	19 250	22 155
Klings und andere Indier	?	10 244	12 058
Chinesen	50 043	54 098	86 766
Javaner	3 408	3 239	5 881

Der letztvorgenommene Census, nämlich jener des Jahres 1891, ergab für Singapore eine Bevölkerungszahl von 184 534 Seelen, also abermals eine wesentliche Zunahme.

Der Zuwachs an Bevölkerung ist ein stetiger, und am meisten trägt die continuirlich wachsende chinesische Zuwanderung hiezu bei. Die Größe des Theils der Bevölkerung Singapores, welcher auf Chinesen entfällt, hat gewisse Eigenthümlichkeiten in der Bevölkerungsstatistik zur Folge. Die Chinesen wandern nämlich zu und ab, und bringen immer nur wenige Weiber mit sich, da ihr Aufenthalt, wenn auch oft mehrere Jahre dauernd, doch von ihnen immer nur als ein vorübergehender betrachtet wird, der nicht mit dem Zwecke einer Ansiedelung verbunden ist. Daraus erklärt sich leicht die Thatsache, dass auf Singapore (ähnlich wie in Hongkong) die Zahl der jährlichen Geburten stets weit hinter jener der Todesfälle zurückbleibt. Von 1887—1891 z. B. standen im Jahresdurchschnitte nur 1919 Geburten gegen 4473 Todesfälle; man zählte aber auch im Jahre 1881 nur 33 785 weibliche Einwohner gegen 105 423 solche des männlichen Geschlechtes. Im Jahre 1891 waren diese letzteren Verhältniszahlen 43 224 gegen 141 330.

Singapores Einwohnerzahl repräsentirt beiläufig ein Drittheil der Bevölkerung der gesammten Colonie der *Straits Settlements*. Die Gesammtbevölkerung zählte nämlich im Jahre 1881 423 384 Einwohner, wovon (siehe oben) 139 208 auf Singapore entfielen; im Jahre 1891 waren diese Zahlen auf 184 554 gegen 512 342 angewachsen. Rücksichtlich der Dichtigkeit der Bevölkerung steht Singapore in der Colonie mit 333 Einwohnern auf den Quadratkilometer an erster Stelle. Malacca hat nur 49, Penang mit Wellesley und den Dindings 144, die ganze Colonie 127 Einwohner im Durchschnitt pro Quadratkilometer.

Der größte Theil des Bevölkerungszuwachses in der Colonie entfällt auf Singapore; die Insel Penang, Provinz Wellesley und die Dindings participiren hieran in etwas geringerem Maße, während Malacca von 1881 auf 1891 sogar eine Abnahme von 93 597 auf 92 170 Einwohner aufweist. In der Gesammtcolonie betrug der Bevölkerungszuwachs von 1881 auf 1891 21%, auf Singapore 32,5%, auf Penang mit Wellesley und den Dindings 23,6%, während der Rückgang in Malacca 1,5% betrug. (Der Rückgang in der Bewohnerzahl Malaccas wird von den Colonialbehörden als eine vorübergehende Erscheinung betrachtet und der Thatsache zugeschrieben, dass die fortschreitende Erschließung der Territorien von Sungei Ujong, Selangor und Negri Sembilan vielen Einwohnern Malaccas die Veranlassung bot, ihr Fortkommen in diesen

national regierten, aber in immer engere Beziehungen zu England tretenden Staaten zu suchen.[1])

Die Bedeutung der chinesischen Zuwanderung, von welcher schon oben Erwähnung geschah, wird am besten durch einige Zahlenangaben illustrirt. Im Jahre 1890 landeten 127 936, im Jahre 1891 126 088 Chinesen in Singapore. Man constatirte mit Befriedigung, dass in der letzteren, eine kleine Abnahme darstellenden Zahl die Anzahl der mitgebrachten Weiber eine ziemlich ansehnliche Steigerung erfahren hatte. Im Jahre 1890 waren nur 5542, im Jahre 1891 6685 Weiber mitgebracht worden. — Der sittigende Einfluss auch des chinesischen Weibes wird eben am deutlichsten in negativer Weise klar, wenn man die zahlreichen und zum Theile ekelerregenden Laster unaufhörlich vor Augen hat, welchen die massenhaft weiberlos lebenden Chinesen verfallen. Neben sexuellen Lastern ist es vornehmlich die Spielwuth mit den von ihr derivirenden Neigungen zu Vergehen aus Gewinnsucht, sowie die leidenschaftlich betriebene Geheimbündelei, welche das Leben der chinesischen *Coolies* unverkennbar demoralisirt; — wo aber bei ihnen familiäres Leben platzgreift, verschwinden oder mildern sich sofort diese Übelstände in merklichem Grade. Die Colonie begrüßt es demnach als ein dem öffentlichen Interesse günstiges Symptom, wenn die weibliche Zuwanderung unter den Chinesen eine Zunahme aufweist. —

Die Organisation der Colonialregierung der *Straits Settlements* ist dieselbe, wie wir sie in allen englischen Colonien antreffen. Singapore ist der Sitz des Colonialgouverneurs. Die Finanzlage der Colonie ist eine günstige; die Einnahmen übersteigen zwar nicht immer die Ausgaben, letztere werden aber zumeist productiven Investitionen zugeführt; die Activen des öffentlichen Vermögens übersteigen hingegen stets um mehrere Millionen Dollars die Schulden und sonstigen Verpflichtungen. Zur Illustration führen wir folgende Daten für das Jahr 1891 an:

Einnahmen: 3 826 603 $ (um 442 523 $ weniger als im Jahre 1890),
Ausgaben: 4 598 978 $ (um 841 285 $ mehr als im Jahre 1890).

Hievon entfielen 1 087 649 $ als Beitrag der Colonie zu militärischen Ausgaben.

Die „*Assets*" oder Activa betrugen:

am 1. Januar 1891: 3 883 929 $, am 1. Januar 1892: 3 799 587 $, und bestanden aus Barbeständen in Cassen und Guthaben in Banken, Antheilscheinen an indischen Anlehen, Darlehen, welche den eingeborenen suzeränen Fürsten oder den Municipalitäten bewilligt worden waren u. s. w.

---

[1]) Vergl. „*Schiffsstation in Ostasien*", pag. 383. Wir geben hier die Resultate des Census in den wichtigsten Schutzstaaten der malayischen Halbinsel:

	Männlich	Weiblich	Im ganzen
Perak	156 408	57 846	214 254
Selangor	67 051	14 541	81 592
Sungei Ujong	17 234	6 368	23 602
Negri Sembilan	23 327	18 290	41 617
Pahang	?	?	57 462

In Pahang begegnete der Census großen Schwierigkeiten und die Resultate des Census von Selangor wurden vom dortigen Residenten als nicht vollständig zuverlässig bezeichnet. — Das Missverhältnis in der Zahl der beiden Geschlechter beruht auch hier auf der — in ganz Ostasien bestehenden — chinesischen Invasion.

Die Passiva (*liabilities*) betrugen:

Am 1. Januar 1891: 1 375 220 $, am 1. Januar 1892: 1 610 870 $, und bestanden zum großen Theile aus Depositen, zu geringem Theile aus wirklichen Schulden.

Die Municipien der Hauptstädte der Colonie weisen ein sehr günstiges eigenes Budget aus; jenes von Singapore ist beinahe stets ein actives, wie aus folgenden Zahlen hervorgeht.

Einnahmen und Ausgaben betrugen für Singapore allein:

	Einnahmen	Ausgaben
Im Jahre 1887	479 652 $	464 423 $
„ „ 1888	613 158 „	539 098 „
„ „ 1889	664 684 „	600 915 „
„ „ 1890	635 082 „	703 748 „
„ „ 1891	884 003 „	805 639 „

Die Stadt Singapore, durch ihre geographische Lage und ihre Eigenschaft als Freihafen zu einem der bedeutendsten der Welthandelsplätze geworden, liegt an der Südseite der Insel unter 1° 16′ nördlicher Breite und 103° 53′ östl. Länge von Greenwich. Von dem südwestlich der Stadt angelegten bequemen neuen Hafen, der auch stets nur einfach mit dem Namen *New harbour* bezeichnet wird, bis zu den nordöstlichen Vorstädten von Rochore und Kallang besitzt Singapore eine Seefront von 6 Seemeilen Ausdehnung. Ein Flüsschen scheidet die Stadt in zwei sehr ungleichartige Theile. Der südlicher gelegene Theil ist die eigentliche Handels- und Geschäftsstadt, zugleich die Wohnstätte der Eingebornen und sehr zahlreicher Chinesen. Hier finden sich ausgedehnte Warenhäuser, Verkaufsläden aller Art, und dicht aneinander gedrängt, zu unregelmäßigen und oft nicht allzu reinlichen Straßen vereinigt, die kleinen, meist aus Holz erbauten Häuser, die von Malayen, Indiern und Chinesen bewohnt werden. Der nordöstliche Theil kann als die Europäerstadt bezeichnet werden. Hier erheben sich Kirchen, luxuriös erbaute Gebäude für öffentliche Zwecke, und die gartenumschlossenen, comfortablen, oft mit raffinirter Pracht ausgestatteten *Bungalows* der Regierungsbeamten, der reichen Kaufleute u. s. w. Der Gouvernementspalast, in einem prächtigen Parke gelegen, krönt den *Governement Hill*, einen Hügel von mäßiger Erhebung, welcher einen schönen Blick über Stadt und Rhede gewährt. Auf *Peel Hill*, in einer Höhe von 170′, beherrscht eine Citadelle den Umkreis der Stadt und beherbergt einen Theil der Garnison.

Unter den bemerkenswerteren Gebäuden von Singapore ist vorerst die Andreas-Kathedrale zu nennen (im Jahre 1838 zuerst eingeweiht, in jetziger Gestalt seit 1861 bestehend und 1870 zur Kathedrale erklärt), dann die römisch-katholische Kathedrale, das Gebäude des Obersten Colonialgerichtshofes, das großartig angelegte Postgebäude (in den Jahren 1883 und 1884 erbaut), das Polizeihaus, 1884 errichtet, das europäische Spital, endlich die *Tanglin barraks* (Kaserne) und die schon im Jahre 1823 gegründete Raffles-Schule. Mit dem Namen Raffles ist auch das öffentliche Museum und die Bibliothek verbunden, welch letztere gegen 20 000 Bände besitzt und jährlich einen Besuch von 35 000 Lesern registrirt.

Mehrere Zeitungen, sowohl in englischer als in malayischer Sprache, erscheinen in Singapore.

Digitized by Google

Der kosmopolitische Charakter von Singapore zeigt sich dem Besucher auf Schritt und Tritt; im südwestlichen Theile der Stadt — der Kürze halber, aber eigentlich unrichtigerweise, oft als *native town* benannt — ist schon das so sehr verschiedenartige Äußere der Gebäude bezeichnend für das bunte Gemisch der Einwohnerschaft. Man kommt in rascher Folge an mohammedanischen Moscheen, an Hindu-Tempeln und an chinesischen *joss-houses* vorüber; und wenn auch die chinesische Tracht unter der auf der Straße begegneten, emsig geschäftigen Volksmenge in der Mehrzahl ist, so gibt es doch noch neben dieser ein höchst malerisches, anfänglich ordentlich verwirrendes Durcheinander von Völkertrachten und Menschentypen. Kaum ein Volk Ostasiens, ja vielleicht Asiens überhaupt, mag es geben, welches nicht unter den Einwohnern Singapores seine Vertreter, oft in ansehnlicher Zahl, aufzuweisen hätte; selbst die hier mehr oder minder fix residirenden Kaukasier gehören sehr zahlreichen verschiedenen Nationen an. Die 1283 Europäer, welche der Census vom Jahre 1881 als in Singapore lebend aufzählte, vertheilten sich ihrer Abstammung und Staatsangehörigkeit nach auf nicht weniger als 19 Nationen.

Über Handel und Schiffahrt Singapores sind detaillirte Daten schwerer zu erhalten, als in Häfen, die der Eigenschaft des Freihafens nicht theilhaftig sind und wo demnach genaue Aufschreibungen in den Zollämtern stattfinden. Immerhin können einige Hauptdaten gegeben werden, welche über die zunehmende Bedeutung Singapores als Welthandelsplatz zu orientiren vermögen.

Im Jahre 1851/52 erreichte der Totalwert der Ein- und Ausfuhren 5 739 556 £.

Der analoge Wert erhöhte sich in den folgenden Jahren rasch und stetig und betrug:

Im Jahre 1859/60	10 371 300 £
„ „ 1870	18 292 180 „
„ „ 1880	23 050 943 „
„ „ 1883	25 931 930 „

Für das Jahr 1890 gibt das diplomatisch statistische Jahrbuch (für die ganze Colonie) den Wert der Einfuhren mit 24 550 000 £, jenen der Ausfuhren mit 21 321 000 £ an. Mindestens zwei Drittheile dieser Summen entfallen auf Singapore.

Genauere Wertsummen bezüglich der Ausfuhren und Einfuhren Singapores allein, im Laufe der letzten Jahre, können wir den gouvernementalen Jahresberichten über die Colonie der *Straits Settlements* entnehmen. Wir finden dort die folgenden Angaben:

Im Jahre **1886** betrugen für Singapore allein:

die Werthe der Einfuhren	77 277 536 $
„ „ „ Ausfuhren	60 578 615 „

Im Jahre **1887**:

Einfuhren.........	92 119 736 $
Ausfuhren	75 066 330 „

Im Jahre **1888**:

Einfuhren.........	108 112 271 $
Ausfuhren	87 143 305 „

Im Jahre **1889**:

Einfuhren.........	110 746 590 $
Ausfuhren	88 683 134 „

Im Jahre **1890**:

Einfuhren.........	112 633 960 $
Ausfuhren	94 131 804 „

Im Jahre **1891**:

Einfuhren.........	103 012 211 $
Ausfuhren	91 725 484 „

Die Hauptartikel der Einfuhren — von welchen in den Gouvernements-Rapporten aber nur die Mengen, nicht zugleich auch die Werte angegeben werden — sind Baumwollwaren, Kohle, Reis, Opium, Seidenstoffe und Petroleum.

In den Ausfuhren rangiren an ersten Stellen Kaffee, Gambier, Harze, Gewürze, Tapioca, Zinn und Copra.

Rücksichtlich der Daten über die Schiffahrt wollen wir uns auf die Jahre 1889—1891 beschränken, worüber uns folgende Hauptdaten vorliegen.

Eingelaufen:

Im Jahre 1889...............	3867	Hochseeschiffe	mit	3 065 732 *t*	Gsg.
dazu	6619	Küstenfahrer	„	254 722 „	„
Im Jahre 1890...............	3646	Hochseeschiffe	„	2 989 059 „	„
dazu	5546	Küstenfahrer	„	208 689 „	„
Im Jahre 1891...............	4184	Hochseeschiffe	„	3 324 680 „	„
dazu	7293	Küstenfahrer	„	260 672 „	„

Es ist auffallend, dass, trotzdem die Handelswerte im Jahre 1891 (nach Abzug des auf die Barsendungen und Edelmetalle entfallenden Theilwertes) gegen das Vorjahr eine Abnahme von $5\frac{1}{2}$% zeigten, die Schiffahrt dennoch eine ansehnliche Steigerung erfuhr. — Man darf eben nicht vergessen, dass Singapore eine vielbesuchte Escale auch für Schiffe bietet, die in Singapore selbst weder zu laden noch zu löschen haben, deren Besuch also weder auf die Einfuhr noch auf die Ausfuhr des Platzes influencirt.

Zu allen Zeiten ist die Rhede von Singapore von einer großen Zahl von Schiffen aller Flaggen und Größen bedeckt; Fregattenkapitän von Khittel fand sich hier zur Bemerkung veranlasst, dass er unter den auf der Rhede angetroffenen Flaggen zwei bemerkte, welche in den Flaggentafeln der k. u. k. Kriegsmarine noch keine Aufnahme gefunden hatten, nämlich die Flaggen von Johore und von Sarawak.

Über die Rhede von Singapore, vom seemännischen Standpunkte aus betrachtet, berichtet der Commandant der Zrinyi das Folgende.

Die Hafenlotsen pflegen außerhalb der *Harbour Limits* an Bord zu kommen und erhalten eine Prämie je nach dem Tiefgang des geleiteten Schiffes; im Mittel beträgt dieselbe 2 Dollars pro engl. Fuß.

Digitized by Google

Die Grenzen der Rhede von Singapore sind durch zwei weiße Obelisken markirt, wovon der eine bei *Tanjong Katong*, der andere auf *Peak Island* steht. Zunächst der nunmehr aufgelassenen *Fullerton Battery* befindet sich ein dritter Obelisk, welcher in Deckung mit *Flagstaff Fort Canning* eine Peilung abgibt, unter welcher auf der Rhede eine rothe Boje verankert ist, welche den günstigsten Ankerplatz für Kriegsschiffe in 10 Faden Tiefe markirt. Diese Boje trägt an einem 2 *m* langen eisernen Stocke eine rothe Tafel mit der Aufschrift „*Men of War Anchorage!*" Dieselbe liegt eine halbe Kabel weiter seewärts als im Hafenplan angegeben ist.

Der Hafenplan von Singapore (Admiralitäts-Seekarte Nr. 1995) ist bereits weit über 20 Jahre alt und entspricht daher nicht mehr zur Genüge den bestehenden Verhältnissen.

Nach den vom Navigationsofficier S. M. Schiffes Zrinyi, Linienschiffsfähnrich Lengnick, vorgenommenen Lothungen scheint durch die zunehmende Versandung der Rhede die auf obiger Karte angegebene 3 Faden-Linie nächst des „*Men of war Anchorage*" bereits durchwegs bis zur 5 Faden-Linie vorgerückt zu sein.

Die 5 Faden-Linie wurde längs ihres Verlaufes dwars auf die Deckpeilung abgelothet und überall nur 3 Faden Tiefe (reducirt auf den niedrigsten Wasserstand) gefunden. Es scheint daher räthlich, nicht mehr westlich oder nördlich der rothen Boje zu ankern. Die gleichzeitig mit S. M. Schiff Zrinyi zu Singapore anwesende kaiserlich deutsche Corvette Sophie, welche die Boje von ihrem Ankerplatze aus OSO peilte, gerieth auf den Grund und war genöthigt, Ankerplatz zu wechseln.

Gegen den Landungsplatz zu hat die Tiefe ebenfalls abgenommen und es wurden, in der genannten Deckpeilung steuernd, durchwegs um 1 Faden geringere Tiefen gefunden als der Plan angibt.

Die Uferconfiguration ist durch Anschüttung, Bauten und Versandung stellenweise verändert, und sind namentlich am Hafenquai infolge von Neubauten mehrere Veränderungen eingetreten. Aus einer in einem neueren englischen Werke vorgefundenen Hafenskizze wurde ersichtlich, dass die seichte Stelle nächst *Dalhousee Pier* verschüttet und dieser selbst verschwunden ist; ferners dass der *Singapore River* durch eine Bank eingeengt ist, welche bei Ebbe bloß $^1/_4$ Faden tief ist und deren äußerste Enden durch zwei schwarze Bojen markirt sind; beim Anlaufen des Flusses hat man diese beiden Bojen nicht zu umsteuern, sondern zwischen denselben zu passiren. Bei Ebbe ist der Fluss nur für ganz flache Boote schiffbar. Als Markirungspunkt bei Nacht dient eine auf dem Dammkopfe der ehemaligen *Fullerton Battery* angebrachte grüne Laterne. Im *Singapore River* liegt an der rechten Flusseite (beim Anlaufen backbord) das Hafenamt (*Harbour Master Attendance*), woselbst sich eine gedeckte bequeme Anlegestelle und eine Süßwasserleitung zur Wasserversorgung von Dampfbarken befindet. Da dieser Anlegeplatz, wie erwähnt, jedoch nur zur Hochwasserzeit erreichbar ist, so landet man sonst am *Johnston's Pier*, der bei Nacht durch zwei rothe Laternen gekennzeichnet ist. Neben demselben wird jetzt ein neuer eiserner Anlegedamm mit Stahldach gebaut und ist daselbst auch ein Flut-Autograph installirt.

Ungefähr eine Wegstunde westlich der Mündung des *Singapore River* liegen in einem schmalen Canal, welcher einerseits durch die Singapore-Insel, anderseits durch die vorliegenden Inseln Blakan-Mati und Ayerbrani gebildet wird, die, gewöhnlich unter der Bezeichnung *New Harbour* zusammen-

Digitized by Google

gefassten Werften und Etablissements der Taujong-Pagar-Compagnie, jene der Borneo-Compagnie, der *Peninsular and Oriental Compagnie*, endlich jene der *New Harbour Patent Slip and Dock Company*. *New Harbour* ist für reparatursbedürftige Schiffe, sowie für die Postdampfer, welche daselbst auch ihren Kohlenvorrath ergänzen, reservirt.

Über *New Harbour*, wo gegenwärtig (seit 1890) auch Kriegsschiffe ohne weiteres einlaufen dürfen,[1]) und über die in diesem Canale befindlichen technischen Etablissements berichtet Fregattenkapitän v. Khittel:

New Harbour selbst ist vielleicht die landschaftlich reizendste Stelle der ganzen Umgebung Singapores. Durch die Singapore-Insel einerseits, sowie durch die derselben südlich vorgelagerten, früher schon genannten Inseln wird ein schmaler, nur zwei Kabeln breiter Kanal gebildet, in welchem mitten in überreicher tropischer Vegetation die Werften und Etablissements mehrerer Privatfirmen liegen. Die Reize der landschaftlichen Scenerie werden noch durch einige malayische Pfahlbantendörfer erhöht, unter denen jenes in der Saga-Bay auf der Ayerbrani-Insel, deren Anblick von dem 70' hohen Hügel *St. James* sehr lohnend ist, das bedeutendste ist.

Die von den Sunda-Inseln herübergesiedelten Malayen haben sich nämlich, sei es aus Indolenz oder ans Macht der Gewohnheit, nicht den hier bestehenden Terrainverhältnissen anbeqnemt, sondern ihre Dörfer mitten in Fluss- und *Creek*-Mündungen anf Phählen erbaut, wie sie dies in den sumpfigen Gegenden der Inseln Sumatra und Borneo zn thun gezwnngen sind. So nnsanitär eine solche Besiedlungsweise auch sein mag, so bietet sie den zumeist das Fischereihandwerk betreibenden Malayen doch den Vortheil, ihre Boote nnd Prauen unmittelbar am Wohnhause vertäuen zu können.

Von der Stadt Singapore aus gelangt man auf der *Tanjong Pagar Road* zu Wagen, oder anf der ausschließlich nnr von Chinesen und Farbigen benützten Straßenbahn in $^1/_2$ Stunde zunächst zum Etablissement der *Tanjong Pagar-Dock-Compagnie*. Dieselbe besitzt einen über eine Seemeile langen Anlegedamm, an welchem 20—30 Schiffe in 25—35' Wassertiefe bei Tiefwasser-Springgezeiten jederzeit bequem ein- oder ausladen können.

Ferners befindet sich daselbst der 340' lange *Sheers-* (*Shears-*) Damm mit einem mächtigen Dampfscherenkrahn, endlich der 500' lange Ostdamm mit einem Bassin (*Timber Pond*), welches zur Aufnahme reparatnrsbedürftiger oder auf Eindockung wartender Schiffe bestimmt ist. Das letztgenannte Bassin besitzt eine Tiefe von 16' bei Tiefwasser innerhalb, sowie 25' an der Außenseite des Dammes, so, dass Schiffe zn beiden Seiten des letzteren anlegen können.

Das ganze Etablissement ist von zahlreichen Schienensträngen für Dampfwinsche, Krahne etc. dnrchzogen und besitzt mehrere Magazine zur Aufstappelung ausgeladener Waaren.

Zahlreiche aus Stein gemauerte und durch Dächer aus gewelltem Eisenblech bedeckte Kohlenmagazine sind imstande, einen Vorrath von 100 000 *t* Steinkohle aufzuuehmen. Unter gewöhnlichen Verhältnissen werden stets 20 000 *t* Kohle daselbst vorräthig gehalten.

[1]) Rücksichtlich des Einlaufens von fremden Kriegsschiffen in *New Harbour* sind die früher bestandenen Beschränkungen jetzt darauf reducirt, dass nicht mehr als ein Kriegsschiff derselben Flagge zugleich in diesem Hafen liegen darf.

Digitized by Google

Zur Aufnahme reparaturbedürftiger Schiffe dienen zwei Trockendocks:

1. Das Victoria-Dock ist ganz aus Granit erbaut und besitzt die folgenden Dimensionen:

Länge	450′
Breite an der Einfahrt	65′
Wassertiefe über der Sohle bei Mittelwasser	20′

2. Auf 275′ Entfernung östlich dieses Docks liegt das Albert-Trockendock mit den folgenden Dimensionen:

Länge	473′
Breite an der Einfahrt	60′
Wassertiefe über der Sohle bei Mittelwasser	21′

Jedes der obgenannten Docks besitzt mächtige Centrifugalpumpen, welche dasselbe binnen 3 Stunden entleeren.

Der Maschinensaal ist reich ausgestattet mit Drechselbänken, Blechscheren, Bohrmaschinen, Feilmaschinen, Stanzmaschinen, Hobelmaschinen, Schraubenklemmen und Punzmaschinen nach neuesten Systemen mit allen erforderlichen Geräthschaften und Hilfsmitteln zur Ausführung der weitgehendsten Reparaturen an Dampfern und Eisenschiffen der größten Dimensionen, sowie Dampfkesseln etc.

Der Scherenkrahn zum Ein- und Aussetzen von Dampfkesseln, Masten, Geschützen etc. liegt halbwegs zwischen beiden Trockendocks, in nächster Nähe des Maschinensaales, besitzt 30 *t* Tragfähigkeit und wird durch Dampf betrieben. Ein an demselben angebrachter Patent-Indicator zeigt das Gewicht jedes einzelnen Stückes während dasselbe gehisst wird, an.

Znm Ein- und Ausbugsiren der Schiffe stehen der Gesellschaft zwei Schleppdampfer zur Verfügung, der Raddampfer Bangkok, sowie der Schraubendampfer Sunda.

Die Tanjong-Pagar-Gesellschaft hält stets einen großen Vorrath an Eisen, Stahl, Kupfer und anderen Metallen, sowie Schiffsausrüstungs-Gegenständen und Kesselbestandtheilen aus Eisen und Kanonenmetall, Rohre etc. am Lager.

Jede Abtheilung des Etablissements steht unter der Aufsicht und Leitung eines Europäers. Der Director derselben ist ein Engländer, Mr. John Blair.

Eine Viertel-Wegstunde von den Werften der Tanjong-Pagar-Gesellschaft entfernt liegen, ebenfalls auf der Singapore-Insel, die Etablissements der Borneo-Compagnie, sowie jene von Messrs. Jardine et Comp. Die letzteren werden hauptsächlich von den Dampfern der gleichnamigen Schiffahrtsgesellschaft, die ersteren von den französischen *Messageries-Maritimes*-Dampfern benützt.

Auf der gegenüberliegenden Ayerbrani-Insel liegt ein Etablissement der britischen Regierung mit einem Vorrath von circa 6000 *t* Steinkohle.

Ferners befindet sich beim Westende der Insel, *Risim Point*, ein kleines Torpedomagazin. Das auf der Südseite derselben Insel gelegene Bon Accord-Dock soll nicht mehr benützt werden. Die Ayerbrani-Insel wird an ihrem Ost-Ende, *Teregeh Point*, durch eine Batterie vertheidigt.

Auf der Singapore-Insel westwärts weiterschreitend, gelangt man zu der der *Peninsular and Oriental*-Dampfschiffahrtsgesellschaft gehörigen Werfte Tibing Tingi (Teluk Blanga), endlich am Westende des *New Harbour* zu dem Etalissement der *New Harbour Patent Slip and Dock Company.*

Digitized by Google

Diese Gesellschaft besitzt ebenfalls mehrere große Kohlenmagazine, einen Dampfscherenkrahn, ferners zwei Trockendocks von folgenden Dimensionen:

Dock Nr. 1	Länge..............	459′
	Breite..............	62′
	Tiefe über der Sohle..	19—20′
Dock Nr. 2	Länge..............	415′
	Breite..............	42′
	Tiefe über der Sohle..	14—15′

Von maschinellen Einrichtungen befindet sich daselbst unter einem Schuppen eine Dampfsäge; eine Maschine betreibt mit Riemenübersetzung zwei Circularsägen und eine Verticalsäge mit zehn Blättern. Letztere befand sich dermalen in voller Thätigkeit, während nebenan eine andere Dampfsäge verlassen stand und wahrscheinlich in Reparatur war. Der Maschinensaal besitzt zehn Drehbänke, worunter zwei Kopfdrehbänke, ferner drei Hobelmaschinen, drei Bohr-, eine Stoß-, drei Schraubenschneid- und zwei Fraismaschinen.

Im Maschinensaale waren zwei zweicylindrige Compound-Schiffsmaschinen in Montirung begriffen; eine von circa 100, die andere von 30 Pferdekraft. Ferner war ein neu gegossener Propeller eines größeren Schiffes in Arbeit.

Die Modelltischlerei hat zwei Holzdrehbänke, welche von einer zweicylindrigen Maschine direct betrieben werden. Man befasste sich eben mit dem Erzeugen von Modellen einer Compound-Maschine. Die Arbeitskraft umfasste zehn Arbeiter, welche mit größter Geschicklichkeit arbeiteten.

Die Kupferschmiede und Spenglerei befassen zwei Feuer, welche die Luftzufuhr von einem Ventilator erhielten; es waren zwölf Arbeiter beschäftigt, die aber weniger in Kupfer, als vielmehr in Zink und Weißblech arbeiteten.

In der Dampfschmiede waren 20 Feuer in Thätigkeit, ferner zwei kleine und ein größerer Dampfhammer, sowie eine hydraulische Presse.

Die Gießerei hat zwei Eisen- und einen Metallofen. Die Kessel- und Schiffsschmiede sind vereint. Diese Werkstätte hat drei große Blechbiegmaschinen, zwei Glutöfen und zwei große Feuer.

Außer einigen Monteuren und Werkführern besteht das Fabrikspersonale aus Einheimischen, welche mit viel Geschick und Fleiß ihre Arbeiten verrichten.

Das Fahrwasser im *New Harbour* ist durch zahlreiche Backen und Bojen gekennzeichnet.

Fremden Kriegsschiffen, welche nicht reparatursbedürftig sind, war das Ankern im *New Harbour* bis vor kurzem nicht gestattet. Im *New Harbour* läuft gewöhnlich eine Strömung bis $2^1/_4$ Knoten nach Westen.

Ein sehr lohnendes Panorama des ganzen *New Harbour* mit seinen sämmtlichen Docks, Werften und Etablissements genießt man von der Signalstation auf dem benachbarten 302′ hohen *Mount Faler.*

Wie aus vorstehender Beschreibung ersichtlich, bietet Singapore alle für ein Schiff nur irgend wünschenswerten technischen Ressourcen; Wasser wird der Stadt und den nach diesem Artikel verlangenden Schiffen von einer Wasserleitung zugeführt, die ihre Reservoirs auf einem Hügel am Ostende der Stadt hat. Lebensmittel, Material, Kohlen u. s. w. sind in großer Auswahl und preiswürdig zu haben; vorzügliche Spitäler stehen für Erkrankte zur Verfügung.

Digitized by Google

ZRINYI fand beim Eintreffen auf der Rhede von Singapore daselbst die englischen Kriegsschiffe: CAROLINE[1]), MUTINE[2]) und EGERIA[3]) und in *New Harbour* die daselbst in Reparatur befindlichen, der niederländisch-ostindischen Flotte angehörenden Schiffe: PADANG[4]) und SAMARANG[5]). Mit diesen Schiffen wurden die international üblichen Höflichkeiten gewechselt; der Commandant machte dem Colonial-Gonverneur, Sir Clement Smith, seine Aufwartung, und erfuhr sowohl von ihm, als vom k. u. k. Consul Brandt die zuvorkommendste Aufnahme.

Nachdem Singapore nun schon zum zweitenmale von ZRINYI berührt worden war, beschloss der Schiffscommandant, diesmal den Aufenthalt lieber etwas kürzer zu gestalten, und die ersparte Zeit dem Besuche noch eines anderen Hafens — Penang — zugute kommen zu lassen.

---

[1]) und [2]) CAROLINE und MUTINE, siehe pag. 375, Anmerkung.

[3]) EGERIA, Vermessungsschiff. Schraubendampfer von 940 *t* und 1010 *ind. e.* 49 *m* lang, 9,5 *m* breit, 4,4 *m* tief. 2 Sechszöller, 2 fünfzöllige Hinterlader. Im Jahre 1873 nach dem Composite-System erbaut. 11 Meilen Geschwindigkeit. Barktakelage.

[4]) PADANG, Schraubendampfer 4. Classe von 853 *t* und 409 *ind. e.* 45 *m* lang, 9,0 *m* breit, 3,6 *m* tief. 1 Stück 15 *cm*, drei 12 *cm*, ein 7½ *cm*-Hinterlader; zwei 3,7 *cm*-Schnellfeuerkanonen. Im Jahre 1878 aus Holz, mit Eisendeckbalken und Querschotten erbaut. 9 Meilen Geschwindigkeit.

[5]) SAMARANG, Schiff derselben Classe und gleicher Dimensionen; 460 *ind. e* 1 Stück 18 *cm*, zwei 12 *cm*-, ein 7½ *cm*-Hinterlader, zwei 3,7 *cm*-Schnellfeuerkanonen. Im Jahre 1876 erbaut, nach gleichem System wie PADANG. 9 Meilen Geschwindigkeit.

Digitized by Google

32. Von Singapore nach Penang.

Zehn Minuten vor der Mittagsstunde des 24. November verließ Zrinyi mit drei geheizten Kesseln den Ankerplatz auf der Rhede von Singapore. Gegen leichten NW-Wind aufdampfend, passirte das Schiff die *Main Street* und um 2 Uhr 15 Minuten wurde *Raffles Island* doublirt.

Die Malacca-Straße wurde um $4^1/_2$ Uhr nachmittags erreicht und das erste Leuchtfeuer in dieser Straße bei Pulo Pisang um $6^3/_4$ Uhr passirt.

Da die ausgesprochene Gegenbrise eine Cursfahrt mit Segeln ausschloss, ein Auflaviren aber in diesen unsicheren, von den *South Sands* sehr eingeengten Gewässern nicht thunlich erschien, musste die Maschine zur Fortsetzung der Fahrt im Gebrauche behalten werden. Es musste dies wenigstens so lange geschehen, bis die gefährlichsten Stellen der Malaccastraße passirt waren, welche durch die Untiefen der *One Fathom Bank* im Norden abgeschlossen erscheinen.

Um 8 Uhr 25 Minuten morgens des 25. wurde Cap Rachado dwars gepeilt und das Mittagsbesteck ergab die Breite mit 2° 40′ N. bei einer Länge von 101° 20′ O. Um 1 Uhr nachmittags bekam man das Leuchtfeuer der *One Fathom Bank* in Sicht und passirte dieses Feuer um 3 Uhr auf $2^1/_2$ Meilen Distanz. Als das Feuer außer Sicht gekommen und zugleich ein genügender Seeraum gewonnen war, um bei Eintritt ungünstiger Brisen entsprechend abfallen zu können, ließ der Commandant um 5 Uhr 50 Minuten Segel beisetzen und die Maschine abstellen. Doch wurden kleine Feuer unter den Kesseln behalten.

Das Schiff legte bei spielenden Brisen aus dem ersten, zweiten und dritten Quadranten zwar nur wenig Weg durch das Wasser zurück, doch stand es unter der Einwirkung günstiger Strömungen, wie dies der Mittagspunkt des 26. erwies, welcher die Breite von 3° 39′ N und die Länge von 100° 28′ O ergab.

Während der nächsten 24 Stunden hielten die ungünstigen Windverhältnisse an, und zugleich verwandelten sich die bisher günstig gewesenen Strömungsverhältnisse in das Gegentheil; der Commandant sah sich demnach veranlasst, von 6 Uhr morgens des 27. an wieder die Maschine in Thätigkeit treten zu lassen. Nachdem die Segel geschlossen worden waren, setzte man unter Dampf den Curs auf *Muka Head*, die Nordwestspitze der Insel Penang.

Den Ankerplatz vor *George Town* auf Pulo Penang lief man von Norden an, da beim Einlaufen durch die Südpassage die Aufnahme eines Localllotsen

Digitized by Google

obligatorisch gewesen wäre, der Commandant es aber vorzog, den kleinen Umweg um die Nordküste der Insel zu machen, um von der Verpflichtung zur Aufnahme eines Lotsen befreit zu sein. Um 2 Uhr 40 Minuten doublirte man *Muka Head*, fiel um 4 Uhr gegen Süden ab und dampfte gegen den Ankerplatz, welcher um 5 Uhr 35 Minuten erreicht wurde. Man ankerte in 11 Faden Wasser mit dem Backbordanker und drei Scheckeln Kette.

Digitized by Google

33. Penang.

Im Jahre 1771 lenkte Kapitän Light von der Ostindischen Compagnie die Aufmerksamkeit dieser Gesellschaft auf die vortheilhafte, für die Zukunft aussichtsreiche Lage der im Canal von Malacca befindlichen Insel Penang (welche häufig überflüssigerweise die Insel Pulo Penang genannt wird, da Pulo eben nichts anderes ist, als das malayische Wort für Insel). Unter Commando des genannten Kapitäns wurde im Juli 1786 eine Niederlassung, namens der Ostindischen Compagnie, auf dieser Insel gegründet.

Als im Jahre 1794 Kapitän Light starb, war die Niederlassung zu einem netten Städtchen gediehen, mit recht ansehnlichen Gebäuden für die Bedürfnisse des öffentlichen Dienstes, und einem Fort zum Schutze des ganzen Anwesens.

Im Jahre 1798 sah sich Sir George Leith veranlasst, um der in den malayischen Gewässern damals recht lebhaften Piraterie besser und nachdrücklicher zu Leibe gehen zu können, auf dem der Insel Penang sehr nahe gegenüberliegenden Festlande Malaccas einen Streifen Land für die Ostindische Compagnie anzukaufen. Der Rajah von Quedah[1]), welchem hier die Oberhoheit zustand, war gegen die Zahlung von 2000 $ gerne zu dieser Transaction bereit; man nannte diese neue Erwerbung die Provinz Wellesley, und sie führt, zu einem Gebiete von 234 englischen Quadratmeilen (1885) angewachsen, diesen Namen noch heute, ist aber eine directe Dependenz von Penang geblieben.

Im Jahre 1806 wurde Penang zu einer ostindischen Residenz in gleichem Range mit Madras oder Bombay erhoben; als Malacca erworben und Singapore gegründet wurden, war Penang der Sitz des Generalgouvernements dieser vereinigten Colonien und behielt diesen Rang bis zum Jahre 1832, zu welcher Zeit die Colonialregierung nach Singapore verlegt wurde. Seither bildet Penang eines der Subgouvernements der *Straits Settlements*, während die Provinz Wellesley und die sogenannten Dindings politisch und administrativ mit Penang vereint blieben.

Der Name Pulo Penang bedeutet „Insel der Areca-Nüsse"; dieser Name ist es, unter welchem die Insel in der geographischen und sonstigen Welt allgemein bekannt ist; der officielle Name, welcher der Insel bald nach ihrer Erwerbung beigelegt wurde, ist *Prince of Wales Island*; er hat

---

[1]) Siehe und vergleiche „*Schiffsstation in Ostasien*", Capitel 4, Seite 319, und Capitel 39.

Digitized by Google

sich so wenig Eingang zu verschaffen vermocht, dass selbst die officiellsten englischen Publicationen, so z. B. die Jahresberichte des Colonialgouvernements, immer den alten malayischen Namen Penang ausschließlich anwenden. Vielleicht hat zu der Schwierigkeit, Penang als *Prince of Wales Island* bekannt werden zu lassen, die Thatsache beigetragen, dass es noch zwei andere Inseln gibt, welche den letzteren stolzen Namen tragen. Die eine ist durch die Endeavour-Straße von der Halbinsel York in Qneensland (Australien) getrennt, wurde von Cook im Jahre 1770 entdeckt und genießt eine gewisse Berühmtheit durch ihre ergiebigen Perlenfischereien; die andere befindet sich in den nördlichen Arktischen Regionen gegenüber von Boothia Felix, von diesem Lande durch die Franklin-Straße getrennt.

Penang liegt 8—9 Meilen von der Westküste der Malayischen Halbinsel in 5° nördlicher Breite und 100° östlicher Länge. Die Insel ist 15 Meilen lang, bei einer durchschnittlichen Breite von 5 Meilen und bedeckt eine Fläche von 107 englischen Quadratmeilen oder 69 000 *acres*. Sie ist somit bedeutend kleiner als die englische Canalinsel Whight.

Zur Zeit der Erwerbung, im Jahre 1785 (gegen eine Jahrespension von 10 000 $ an den Rajah von Quedah) war Penang beinahe gänzlich unbewohnt. Der Census von 1881 wies eine Bevölkerung von 90 951 Seelen auf, worunter sich 612 Europäer, 21 772 Malayen, 45 135 Chinesen nnd 15 730 Indier befanden. Die Bevölkerung ist durch steigende chinesische Zuwanderung im Wachsen.

Die Indier werden hier wie in Singapore meistens *Klings* genannt, ein Name, welcher auf einer Corrumpirung der Namen der Telinga- oder Telngu-Stämme beruht; die zahlreichen Mischlinge von Indiern und Malayen werden *Jawi-Pekan* genannt.

Etwa zwei Fünftheile der Insel sind Ebene, der Rest entfällt auf Hügelland. Die größten Erhebungen finden sich im Norden und erreichen über 2900′; man hat diese Höhe des „*peak*“ benützt, um ein Sanatorinm daselbst anzulegen.

Ein recht bedeutender Theil des Insel-Areals harrt noch der Urbarmachung; von der Höhe des Sanatoriums auf dem *peak* aus gesehen, bietet die Insel den Anblick eines ununterbrochenen Waldes, da die zahlreichen Dörfer und Anwesen, meistens durch dichte Bestände von Cocos-Palmen umschlossen, dem Auge entrückt bleiben. Im ganzen und großen heißt es aber, dass die Vegetation Penangs an Reichthum hinter jener des benachbarten Festlandes wesentlich zurücksteht. Außer der Areca- und der Cocosnuss sind die hauptsächlichsten Erzeugnisse Zucker, Kaffee und Pfeffer; doch wird in neuerer Zeit der Muskatnuss eine erhöhte Aufmerksamkeit zugewendet; letztere Pflanze gedeiht in den hügeligen Partieen der Insel ganz gut.

Unter den Grundeigenthümern zählte man im Jahre 1882 2280 Chinesen und 1482 Malayen.

Das Klima ist erträglich; in den unteren Partien variiren die Temperaturen zwischen 27° C. und 32° C.; auf dem *peak* zwischen 15,5° C. und 24° C. Die jährliche Regenfallmenge wird mit circa 130 engl. Zoll angegeben.

In Bezug der Stellung, welche Penang in Handel nnd Verkehr zukömmt, kann gesagt werden, dass hier die Einfuhrswerte etwas mehr als ein

Drittheil, die Ausfuhrswerte etwas weniger als die Hälfte der Summen betragen, welche diesfällig in Singapore erreicht werden. Es betrugen nämlich:

	die Einfuhrswerte	die Ausfuhrswerte
im Jahre 1890	43 788 400 $	41 349 247 $
„ „ 1891	40 341 677 „	41 436 222 „

Hievon entfielen auf Gold und Edelmetalle (*treasure*):

	von den Einfuhrswerten	von den Ausfuhrswerten
im Jahre 1890	3 889 040 $	5 920 021 $
„ „ 1891	4 968 690 „	6 561 045 „

Sowohl bei den Einfuhren als bei den Ausfuhren entfällt etwa die Hälfte der Gesammtwerte auf Transactionen mit England und den britischen Colonien und Dependenzen.

Folgende Daten liegen hierüber vor:

Von den Einfuhren kamen Waren im Werte von

	im Jahre 1890	im Jahre 1891
aus Großbritannien	4 000 856 $	3 553 089 $
„ britischen Abhängigkeitsgebieten ...	15 718 175 „	13 281 514 „
„ anderen Ländern	18 378 036 „	16 673 827 „

Von den Ausfuhren giengen Waren im Werte von

	im Jahre 1890	im Jahre 1891
nach Großbritannien	6 512 954 $	7 510 509 $
„ britischen Abhängigkeitsgebieten ..	7 694 000 „	6 945 043 „
„ anderen Ländern	16 017 040 „	16 563 373 „

Die Hauptgegenstände der Einfuhren sind: Baumwollwaren, Kohle, Reis, Opium, Seidengewebe und Petroleum.

Unter den Ausfuhrsgegenständen stehen obenan: Kaffee, Gambier, Harze, Gewürze, Tapioca, Zinn und Copra.

Ansehnlicher als man glauben könnte, sind die Wertsummen, die vom Zwischenhandel zwischen den einzelnen Gebieten der *Straits Settlements* erreicht werden.

Es betrug der Wert der Einfuhren nach Penang aus Theilen der *Straits Settlements:*

Im Jahre 1890..........	1 802 293 $
„ „ 1891..........	1 864 557 „

und der Wert der Ausfuhren dahin:

Im Jahre 1890..........	5 205 232 $
„ „ 1891..........	3 856 252 „

Die Schiffahrtsbewegung Penangs ist eine ansehnliche und entsprechen die bezüglichen Zahlen etwas mehr als der Hälfte jener, welche für Singapore ausgewiesen erscheinen.

Es liefen ein:

Im Jahre 1890...........	3050	Hochseeschiffe mit	1 653 285 *t* Gsg.
„ „ 1891...........	2963	„ „	1 760 001 „ „

Dazu einheimische Fahrzeuge und Dampfer unter 50 *t*:

Im Jahre 1890	....	5650 Schiffe	mit 118 181 *t*	Gsg.
„ „ 1891	....	5620 „	„ 114 807 „	„

Der Hauptstadt des Colonialbereiches Penang, *George Town*, an der Südost-Ecke der Insel gelegen, geht es mit ihrem Namen nicht besser als der Insel. Es würde in Ostasien derjenige selbst von Engländern kaum verstanden werden, der nach *George Town* fragen, von dieser Stadt sprechen wollte. Die Stadt wird, wie die Insel, überall und allgemein Penang genannt und der Gebrauch des officiellen Namens hat selbst in officiellen Kreisen gänzlich aufgehört.

Die Stadt liegt auf niedriger, in die See abfallender Ebene; ihr Hafen, stets von zahlreichen fremden und einheimischen Schiffen aller Größen besucht, ist die Enge zwischen Penang und dem Festlande. Seit dem Jahre 1865 erfreut sich die Stadt künstlicher Zuleitung gesunden Trinkwassers.

Unter den öffentlichen Gebäuden sind das Stadthaus (*Town hall*), in den Jahren 1872—1880 erbaut, das Postgebäude, 1881 vollendet, die Freischule mit über 600 Schülern, die Schule der Christlichen Brüder, mehrere Tamil-Schulen, das Allgemeine Hospital und das Armenspital zu nennen. Ein wichtiges Lepra-Spital wird auf *Pulo Jarajah* — einer kleinen, aber hohen Insel in dem Canal zwischen Penang und der Halbinsel — unterhalten. In der Geschichte der Stadt ist das bemerkenswerteste Ereignis die große Feuersbrunst, welche den ganzen dem Handel dienstbaren Theil der Stadt im Jahre 1868 in Asche legte.

Penang ist eine Art von Villenstadt; eine eigentliche Hauptstraße ist nicht vorhanden. Längs der ungepflasterten, aber sehr gut gehaltenen Straßen ziehen sich die gartenumschlossenen freundlichen Wohnhäuser hin; die Straßen kreuzen sich in rechten Winkeln.

Die ersten Hotels sind das Esplanade- und das Oriental-Hotel. Gasbeleuchtung besteht nicht, für die nächtliche Erhellung der Straßen wird Petroleum verwendet.

Die hauptsächlichsten Sehenswürdigkeiten sind der Botanische Garten, der zu Wagen in $^3/_4$ Stunden erreicht werden kann, und die Villa des Gouverneurs, letztere auf dem 2551′ hohen *Government Hill* gelegen, wo sich auch eine Signalstation befindet, von der aus man eine herrliche Fernsicht genießt. In der Nähe des Botanischen Gartens genießt man den Anblick eines in pittoresken Cascaden aus einer Waldschlucht hervorbrechenden Wasserfalles.[1])

Längs des Oststrandes erstreckt sich der geräumige, in NS-Richtung verlaufende Handelsquai. Derselbe ist mit zahlreichen bequemen Anlegetreppen und Dämmen versehen; eine Dampftramway besorgt auf diesem Quai den Transport der Waren.

Als Hafen von Penang wird der ganze Canal betrachtet, welcher die Insel vom Festlande trennt. Seine Breite beträgt im Süden, vor dem Stadtquai, circa $1^1/_2$, im Norden $7^1/_2$ Meilen. Obzwar dieser Canal oder Hafen zu beiden Seiten von Sandbänken eingeengt ist, kann er doch in seiner Längenachse anstandslos, auch ohne Lotsen, von Schiffen jeder Größe befahren werden.

[1]) Dieser Wasserfall ist es, der mittels einer Leitung Stadt und Hafen mit Trinkwasser versorgt.

Digitized by Google

Die Hafenordnung bestimmt aber, dass die Zufahrt von Süden her nur unter Leitung eines Local-Lotsen bewerkstelligt werden darf. Die Lotsenkutter liegen in der Regel in Lee von *Pulo Riman*, einer kleinen Insel an der Südwestspitze von Pulo Penang.

Die enge Südeinfahrt ist ausreichend und gut betonnt, und durch vier Directionsfeuer beleuchtet; diese Einfahrt wird aber selbst von den Postdampfern, die mit der Zeit sehr geizen, vermieden.

Die Nordeinfahrt ist unter Beachtung der ausführlichen Angaben des englischen Segelhandbuches ohne Schwierigkeiten anzuthun und zu durchfahren; man wird aber oft durch die Fischereirechen, welche von den Eingeborenen selbst in Tiefen von 8 und mehr Faden in den Grund gerammt werden, zu Zweifeln veranlasst, da man die aus dem Wasser emporragenden Pfähle leicht für Seezeichen nimmt, welche Untiefen bezeichnen mögen.

Auf der Rhede findet man keine Vertäubojen, doch können Schiffe von nicht mehr als $3^1/_2$ Faden Tiefgang dicht unter Land ankern.

Ein Zeitsignal wird um 9 Uhr durch Lösung eines Kanonenschusses gegeben.

Während der Herrschaft des NO-Monsoons stellen sich vor Sonnenuntergang häufig sehr steife, aber kurz andauernde Gewitterböen mit starken elektrischen Entladungen ein; der vorzügliche Ankergrund gestattet aber, auch diese Böen vor einem einzelnen Anker abzureiten. Auch Zrinyi wurde, sogleich nach dem Vorankergehen, von einer solchen schweren Gewitterböe ereilt. Schiffsunfälle infolge von treibenden Ankern sind auf der Rhede von Penang noch nie vorgekommen.

Alle Bedürfnisse der Schiffahrt finden in Penang hinreichende Deckung; für technische Hilfsmittel ist aber hier nur in sehr geringem Grade gesorgt, weil die Nähe von Singapore mit seinen großartigen technischen Etablissements dies überflüssig macht.

In Penang traf S. M. Schiff Zrinyi den k. u. k. Generalconsul von Bombay, Herrn Stockinger, welcher hier auf der Rückreise von einer Inspicirungstour in Calcutta und Burmah den österreichischen Lloyddampfer zur Rückfahrt nach Bombay erwartete. Der k. u. k. Honorar-Consul zu Penang, Herr Morstadt, wechselte mit dem Schiffscommandanten die üblichen Besuche und begleitete ihn zur officiellen Aufwartung bei dem Colonial-Untergouverneur, Mr. Scrinner. Zahlreiche Einladungen und Gegeneinladungen fanden statt und gestalteten den Aufenthalt für die Angehörigen der Zrinyi zu einem ebenso angenehmen als belehrenden. —

In pietätvoller Stimmung erfüllte man aber auch die Freundespflicht, die letzte Ruhestätte des allgemein geliebten und geachteten Kameraden, k. u. k. Linienschiffslieutenants Edmund Hermann, zu besuchen, dessen sterbliche Reste, soweit von der schönen Heimat, im Jahre 1886 hier der fremden, tropischen Erde übergeben worden sind.[1]) Man fand die Grabstätte mit einem einfachen und würdigen Monument geziert und in bester Ordnung erhalten, und ließ sie des einfachen, wenn auch schnell vergänglichen Schmuckes nicht weiter entbehren, welchen die liebenden Hände von trauernden Familienmitgliedern, Freunden und Verwandten in sinniger Weise zu spenden pflegen. —

[1]) Linienschiffslieutenant Edmund Hermann, vom Stande S. M. Schiffes Aurora, starb zu Penang am 4. November 1886. (Vergl. *„Schiffsstation in Ostasien"*, pag. 323.)

Digitized by Google

34. Von Penang nach Colombo, Aden und Djeddah.

Nach dreitägigem Aufenthalte verließ S. M. Schiff Zrinyi den Ankerplatz vor *George Town* auf Pulo Penang am 1. December, eine Viertelstunde nach 9 Uhr morgens. Man dampfte mit drei geheizten Kesseln nordwärts und als *Muka Head*, die Nordwestspitze der Insel Penang, um 2 Uhr 30 Minuten passirt worden war, ließ man die Maschine außer Thätigkeit treten und setzte Segel.

Vorerst hatte man nur gänzlich flaue Brisen, welche dem Schiffe kaum einige Steuerkraft zu verleihen vermochten; das Schiff trieb unter dem Einflusse des Stromes gegen Nordwesten. Um 9 Uhr abends aber setzte frischer NO-Wind ein, welcher das Schiff während der Nachtstunden Fahrten von 5 Meilen stündlicher Durchnittsgeschwindigkeit erreichen ließ.

Bei der Anlage der Route gegen Ceylon folgte der Commandant den Rathschlägen des Segelhandbuches von Labrosse; diese Route führt südlich von Pulo Pera direct gegen die Südspitze der Nikobaren, und von dort an längs des Breitenparallels von 6° 35′ N, gegen Ceylon.

Die günstigen Windverhältnisse, welche Zrinyi im Verlaufe der in ihrer ersten Hälfte recht raschen Fahrt vorfand, ließ die Wahl der eingeschlagenen Route als gerechtfertigt erscheinen, denn selbst in dem variablen Windgebiete der nördlichen Malacca-Straße bis Acheen wurden täglich Generaldistanzen von mindestens 100 Meilen in der Richtung des kürzesten Curses erzielt.

Der Mittagspunkt des 2. December ergab bei einer Breite von 5° 44′ die Länge von 98° 14′ O und eine Generaldistanz von 117 Meilen; jener des 3. die Breite mit 6° 15′ N und die Länge von 96° 45′ O. Der während dieser beiden Tage stets bewölkte Himmel ließ die Sonne nur zeitweise auf ganz kurze Zeit hervortreten, gerade genug, um in aller Eile einige astronomische Ortsbestimmungen vornehmen zu können, die aber in ihrer Genauigkeit durch die stets sehr mistige Kimm beeinträchtigt waren. Häufige Regenböen von achter, die immer von sehr heftigen Windstößen begleitet waren, verliehen dem Schiffe oft, wenn auch nur auf kurze Zeit, sehr bedeutende Geschwindigkeiten.

Vom 3. auf den 4. December nahm die Windstärke wohl etwas ab, doch machte sich hiefür ein starker NW-Strom geltend, unter dessen Einwirkung die Mittagsposition des 4. mit 6° 40′ N und 95° 1′ O gefunden wurde. Die Stromversetzung betrug in den letzten 48 Stunden 28 Meilen und steigerte sich während der nächsten 24 Stunden auf 36 Meilen gegen NNW. Während der Nacht vom 4. auf den 5. hatte das Schiff mit leichten spielenden Brisen

Digitized by Google

zu kämpfen, welche zu beinahe unausgesetztem Brassen zwangen. Das Schiff trieb im Strome, und in den Morgenstunden des 5. befand man sich im Osten der Südspitze der Nikobaren, so dass für einige Zeit ein südlicher Curs gesteuert werden musste, um das Schiff frei zu segeln. Man passirte Groß-Nikobar um 10 Uhr vormittags auf 15 Meilen Distanz und verzeichnete das Mittagsbesteck in 6° 37′ nördlicher Breite und 93° 36′ östlicher Länge, so dass nach einer nur viertägigen Fahrt das Gebiet des constanten NO-Monsoons in günstiger Breite erreicht war.

Der Monsoon begann nun auch sich in der erwarteten Weise mit Nachdruck geltend zu machen; er setzte in der Stärke von 4—5 ein und wehte vorzugsweise aus Osten. Die gesegelten Generaldistanzen während der nächsten zwei Tage beliefen sich auf 101 und 107 Meilen und der Mittagspunkt des 7. ergab 6° 17′ Breite bei einer Länge von 90° 9′ O.

Nach der Überschreitung des 90. Längengrades verschlechterten sich aber die Windverhältnisse bedeutend; die nunmehr recht flauen nördlichen Brisen drehten mitunter bis nach Süden. Die günstige Strömung nahm ebenfalls ab und bei heiterem Himmel und steigender Temperatur lief das Schiff 2—2,5 Meilen in der Stunde. Man erreichte am 8. die Mittagsposition von 6° 38′ N. und 88° 30′ O. und am folgenden Tage, dem 9. December, 7° 1′ N. und 87° 30′ O. Theils in der Hoffnung, günstigere Brisen zu finden, theils wegen des zu erwartenden nach Süden setzenden Stromes, hatte man im Laufe dieser Tage den Curs etwas mehr nach Norden gesetzt, doch fand man die gehegten Erwartungen nicht erfüllt. Man kam unter anhaltend flauen, nördlichen Brisen nur langsam gegen Westen, mit täglichen Generaldistanzen von 40—60 Meilen; die Erwartung der nach Süden gehenden Ströme ließ die Curse immer etwas mehr nach Norden anlegen, so dass der Mittagspunkt des 14. die Breite von 7° 26′ N. und die Länge von 82° 56′ O. aufwies.

Da auch jetzt noch keinerlei Strom zu constatiren war, die erhaltenen Missgissungen nur unbedeutend und jedenfalls nur auf die unvermeidlichen Ungenauigkeiten des Loggs zurückzuführen waren, beschloss der Commandant gegen Südwesten abzufallen und nahm den Curs direct auf das Leuchtfeuer der *Little Basses*. Dieses Leuchtfeuer kam auch am 15. um 4 Uhr morgens in der erwarteten Peilung in Sicht. Man erhielt nun wieder frischen Nordwind, unter welchem man auf 15 Meilen vom Lande längs der Südküste von Ceylon segelte; um 9 Uhr vormittags passirte man die *Great Basses* und war um die Mittagsstunde in 5° 51′ N. und 81° 19′ O. Auch war jetzt wieder Strom bemerklich, welcher, der Küste parallel, mit Geschwindigkeiten bis zu 3 Meilen in der Stunde setzte.

Um 4 Uhr 25 Minuten nachmittags sichtete man das Leuchtfeuer von *Dondra Head*, welches man auf 8 Meilen Distanz passiren wollte. Doch flaute die Brise, welche schon seit Mittag merklich eingelullt war, nun gänzlich ab und das Schiff trieb lediglich mit dem Strome in westsüdwestlicher Richtung weiter. Man entfernte sich unter der Einwirkung des Stromes so merklich von der Küste, dass um 7 Uhr abends die Sichtgrenze des Feuers von *Dondra Head* beinahe überschritten war. Im Maße, als nun das Land gegen NW zurücktrat, machten sich nördliche Brisen geltend, welche gegen 9 Uhr abends ziemlich auffrischten. Angesichts der geringen Aussicht auf Erfolg, welche ein Aufkreuzen gegen Wind und Strom geboten hätte, entschloss sich der Commandant, die Maschine in Gebrauch zu nehmen. Um 10 Uhr 20 Minuten abends wurden die Segel geschlossen und unter Dampf der Curs gegen das

Leuchtfeuer von Point de Galle genommen. Man sichtete dieses Feuer um Mitternacht und passirte es um 1 Uhr 37 Minuten.

Um 9 Uhr vormittags befand sich das Schiff dwars von Barberyn und es machte sich ausgesprochener NW, sowie die mit einer Geschwindigkeit von anderthalb Meilen in der Stunde nach SSO setzende Strömung fühlbar.

Zehn Minuten vor der Mittagsstunde kam der Leuchtthurm von Colombo in Sicht und die Hafeneinfahrt wurde um 2 Uhr 25 Minuten erreicht; hier schiffte sich der Hafenlotse ein und führte S. M. Schiff Zrinyi in den Hafen. Die Corvette wurde hier um 3 Uhr, parallel zu dem Wellenbrecher gegen den herrschenden NO-Monsoon, mit beiden Buganker zu je $1^1/_2$ Scheckeln Kette, nebst zwei an eine achter liegende Boye ausgebrachten Pferdeleinen vertänt.

Auf der Rhede von Colombo fand Zrinyi den spanischen Kreuzer Reina Cristina[1]) vor Anker, von welchem Schiffe sogleich die übliche Becomplimentirung stattfand.

Der k. u. k. Schiffscommandant machte hier dem k. u. k. Honorar-Consul Aifken und in dessen Begleitung dem Gouverneur von Ceylon, Sir Arthur E. Havelock, sowie dem k. großbritannischen General Dunhaen Massy seine officiellen Besuche, welche die entsprechende Erwiederung fanden.

Der Gouverneur bekundete das eingehendste Interresse für die von Zrinyi zurückgelegte Missionsreise und ganz besonders für die Eindrücke und Erfahrungen, welche auf der Yang-tse-kiang-Reise gesammelt worden waren. Die chinesische Eisenbahnfrage, deren Phasen, Chancen und zukünftige Lösung in Indien begreiflicherweise mit großer Aufmerksamkeit verfolgt werden, standen im Vordergrunde der Erkundigungen, welche der Gouverneur beim k. u. k. Schiffscommandanten einholte.

Die leidige Processangelegenheit, welche wir auf Seite 88 erwähnt haben, fand Fregattenkapitän v. Khittel nun endlich abgewickelt. Das Schiff war um den Preis von 6900 Rupien gerichtlich verkauft, und von seinem neuen Eigenthümer nach Trincomalee gebracht worden.

Während des bis zum 29. December ausgedehnten Aufenthaltes auf der Rhede von Colombo ließ der Commandant die sämmtlichen Vorräthe für die Weiterreise ergänzen und einen allgemeinen Außenanstrich vornehmen.

An Schiffsbewegungen verzeichnete man:

Am 19. December das Einlaufen des deutschen Lloyddampfers Habsburg; beim Passiren der Zrinyi spielte die Schiffsmusik dieses Dampfers die österreichische Kaiserhymne und die Flagge wurde zum Gruße gesenkt;

am 20. December lief die Mutine[2]) — *homewards bound* — ein, und setzte Tags darauf ihre Heimreise fort; es war nun das viertemal, dass Zrinyi mit Mutine zusammengetroffen war (in Hongkong, Singapore, Penang und jetzt in Colombo);

am 21. lief der britische Kreuzer Amphion[3]) ein, welcher am 24. Colombo wieder verließ. Dieses Schiff hatte durch zwei Jahre hindurch Dienste

[1]) Reina Cristina, Kreuzer 1. Classe von 3540 *t* und 4000 *ind. e.* Zwillingsschrauben. 85 *m* lang, 13 *m* breit, 6,7 *m* tief. Sechs 16 *cm*-, zwei 7 *cm*-Hinterlader, elf Schnellfeuerkanonen, zwei Mitrailleusen, fünf Torpedo-Lancierrohre. Aus Eisen im Jahre 1886 erbaut. 14 Meilen Geschwindigkeit.

[2]) Mutine, siehe Seite 375 Anmerkung.

[3]) Amphion, Kreuzer 2. Classe, Schwesterschiff des Leander, im Jahre 1883 erbaut. (Siehe Seite 378 Anmerkung.)

Digitized by Google

bei der englischen Escadre des Pacific gethan, und war nun zur Mittelmeerflotte transferirt worden, wo es zuerst in Malta gedockt und gründlich reparirt werden sollte;

am 23. lief der große Dampfer des Norddentschen Lloyd, Kaiser Wilhelm, ein, welcher ob seiner vorzüglichen Einrichtungen als eine maritime Sehenswürdigkeit mit Recht gepriesen wird. Am selben Tage waren fünf große Dampfer der P. a. O. S. S. Co. eingelaufen, und die Reina Cristina verließ an diesem Tage Colombo, um die ihr für mehrere Jahre angewiesene Stationirung in den phillipinischen Gewässern anzutreten;

am 25. kam der russische Kreuzer Krejiser[1]), von Singapore, beziehentlich von Wladiwostok kommend, auf die Rhede. Dieses Schiff war eine Reihe von Jahren in der Ostasiatischen Station thätig gewesen, und war nun nach Kronstadt zur Außerdienststellung einberufen worden;

am 25. lief der österreichische Lloyddampfer Selene, von Calcutta kommend, und am 27. der österreichische Loyddampfer Melpomene von Bombay kommend die Rhede an. An Bord der Melpomene befand sich der k. u. k. Consul für Yokohama, R. v. Kreitner[2]), auf der Rückreise nach seinem Dienstorte. Der ebengenannte Consul und die Commandanten der beiden Lloyddampfer wechselten mit dem k. n. k. Schiffscommandanten nnd dem Schiffsstabe der Zrinyi Besuche.

Der gesammte Schiffsstab brachte auch diesmal sehr angenehme Zeiten in Colombo zu. Man machte mehrfache lohnende Ausflüge ins Innere der Insel und holte in dieser Richtung manches ein, was beim ersten Aufenthalte des Schiffes aus Rücksicht für die Erfordernisse des damals noch viel anspruchsvolleren Dienstes hatte versäumt werden müssen; man erhielt zahlreiche Einladungen und gab einige Feste an Bord zur Erwiederung dieser freundlichen Aufmerksamkeiten.

Zwei Festivitäten jedoch, gründlich verschieden in ihrer Art, aber beide auf den engeren Kreis der Schiffsgenossen beschränkt, zeichneten sich durch die besonders gehobene Stimmung aus, welche sie bei den Theilnehmern hervorriefen.

Die eine war die vor der versammelten Schiffbemannung ın feierlicher Weise erfolgte Überreichung der Allerhöchst verliehenen Auszeichnungen an den k. n. k. Maschinisten Fuchs und Maschinen-Unterwärter Pecher, welche hiemit den verdienten Lohn langjähriger, berufsfreudiger und während der Yang-tse-kiang-Fahrten unter sehr schwierigen Umständen besonders bewährter Pflichterfüllung erhielten; die andere festliche Gelegenheit war die in üblicher Weise stattgehabte Feier des Weihnachtsabends, welchem, ferne von der Heimat nnd von den in derselben weilenden, durch Oceane und Continente getrennten Lieben, eine ganz besondere Weihe zukömmt. —

Am 29. December war S. M. Schiff Zrinyi um 10 Uhr 30 Minuten morgens dampfbereit, worauf mit dem Lichten der Vertäuungen begonnen

[1]) Krejiser, Klipper-Kreuzer 1. Classe von 1334 *t* und 1206 *ind. e*; 63 *m* lang, 10 *m* breit, 4,4 *m* tief. Zwei 6-Zöller, vier 9-Pfünder, sieben Schnellfeuerkanonen, Torpedo-Armirung mit Fisch- und Spierentorpedos. Im Jahre 1878 aus Eisen erbaut. 14 Meilen Geschwindigkeit.

[2]) Der jüngst in Yokohama verstorbene k. u. k. Consul Ritter von Kreitner, in weiten Kreisen durch seine Reisen in Central-Asien und China bekannt, kam damals von einem in Europa zugebrachten Erholungsurlaube zurück.

Digitized by Google

wurde. Um 10 Uhr 55 Minuten wurde in Bewegung gesetzt, an der Hafeneinfahrt der Lootse ausgeschifft und sodann Curs auf Cap Comorin genommen.

Beim Anslaufen musste Zrinyi dicht an dem russischen Kreuzer Krejiser vorbei; man hatte auf diesem Schiffe die besondere Freundlichkeit, der Zrinyi mit internationalem Flaggensignal „*Glückliche Reise!*“ zu wünschen; die Mannschaft des Krejiser enterte auf die Wanten und begrüßte Zrinyi mit drei Hurrahrufen, welcher frenndliche kameradschaftliche Gruß in gleicher Weise dankend erwidert wurde.

Im Golfe von Manaar herrschte frischer NNO-Wind, welcher es ermöglichte, schon um 0 Uhr 50 Minuten die Segel beizusetzen, die Maschine auslaufen und die Kesselfeuer abbrennen zu lassen. Mit Steuerbordhalsen segelnd, loggte man eine Fahrt von 7,5—8,5 Meilen, segelte bis zum Mittage des 30. eine Generaldistanz von 168 Meilen und verzeichnete den Mittagspunkt in der Breite von 7° 39′ und der Länge von 77° 6′.

Die klare Atmosphäre ließ bereits in den Morgenstnnden des 30. die Berge der Südspitze von Vorder-Indien sichten, und es bot das Anlaufen des diesem Lande vorgelagerten Hochgrundes Gelegenheit, das Navigationsseeloth zu benützen.

Der Configuration der Küste folgend, raumte der Wind in den Nachmittagstunden allmählich gegen NNO, doch drehte die Windrichtung im Laufe der Nacht wieder gegen Norden zurück, wobei zugleich Abnahme der Windstärke eintrat; hiedurch wurde die Absicht des Commandanten, im Einklange mit den Rathschlägen der Segelhandbücher, vorerst unter der Küste steuernd eine etwas höhere Breite zu gewinnen, vereitelt, und man gelangte um die Mittagsstunde des 31. December nur in die Breite von 7° 45′ N. bei einer Länge von 75° 43′ O.

Im Verlaufe der nächsten 24 Stunden wechselten flaue nördliche Brisen mit totalen Windstillen ab, so dass das Schiff im ganzen 7 Stunden steuerlos lag; dabei machten sich starke Stromversetzungen fühlbar. Man sah sich veranlasst, zur sicheren Erreichung und Passirung des Neun Grad-Canals die Maschine für einige Stunden in Thätigkeit treten zu lassen. Das Mittagsbesteck des 2. Januar mit 8° 41′ N. und 73° 21′ O. fiel wieder in die vorgezeichnete Route.

In dieser Breite fand man viel günstigere Windverhältnisse vor; constante leichte Brisen aus NNO ermöglichten Fahrten von 3,6—4,5 Meilen: die Generaldistanz bis zum 3. Januar betrug wieder 103 Meilen im Curse. Auch in den folgenden Tagen wurden unter stetigem Monsoone Generaldistanzen von durchschnittlich 100 Meilen gesegelt. Die Mittagspositionen waren:

am 3.	Januar...	8° 44′ N	und	71° 36′ O
„ 4.	„ ...	9° 34′ „	„	69° 48′ „
„ 5.	„ ...	10′ 20′ „	„	68° 10′ „
„ 6.	„ ...	10′ 50′ „	„	66° 32′ „
„ 7.	„ ...	11′ 23′ „	„	65° 1′ „
„ 8.	„ ...	11′ 39′ „	„	63° 36′ „

In dem Maße als die Distanz zu dem arabischen Festlande sich verringerte, nahmen die bisher nur schwachen und unregelmäßigen Strömungen wieder einige Gleichförmigkeit an; dieselben waren zumeist gegen Südwesten gerichtet und ihre Stärke erreichte bis zu 25 Meilen im Zeitraume von 24 Stunden. Auch die Windverhältnisse besserten sich, so dass der Mittags-

Digitized by Google

punkt des 10. Januar mit der Breite von 12° 26′ in einer Länge von 60° 33′, und jener des 12. mit einer Breite von 13° 9′ in der Länge von 56° 50′ erhalten wurden.

In der Nähe der Insel Socotra flauten die Brisen bei Tage meistens sehr ab und setzten immer erst in den Abendstunden wieder mit einiger Frische ein; es konnten daher vom 12. auf den 13. nur 86 Meilen zurückgelegt werden. Bei Tagesanbruch des 14. sichtete man die Höhenzüge von Socotra Backbord dwars, und es betrug ihre Entfernung 55 Meilen. Es folgten nun 24 Stunden vollständiger Calmen und das Schiff trieb lediglich mit dem Strome, so dass man um die Mittagsstunde des 15. in der Breite von 13° 30 N und der Länge von 52° 36′ sich befand. Erst nachdem Socotra vollständig passirt war, traten wieder normale Windverhältnisse ein, indem der nach Osten drehende Monsoon sich mit Stetigkeit und täglich zunehmender Stärke einstellte. Vom 15. auf den 16. legte man 100 Meilen im Curse zurück, und erreichte die Position 13° 21′ N und 50° 55′ O.

Vor dem Winde segelnd, wurde im Curse weiter gesteuert und nach Zurücklegung weiterer 177 Meilen am 18. mittags die Position von 12° 59′ Nordbreite und 48° 58′ Ostlänge erreicht. Am Nachmittage des 18. kamen die Berge der arabischen Höhenzüge in Sicht und der Mittagspunkt des 19. Januar mit 13° 0′ Nordbreite und 46° 18′ Ostlänge befand sich nur mehr 81 Meilen von Aden entfernt. Bei Sonnenuntergang sichtete man schon die Berge von Aden; bei frischendem Ostwinde wurde das Leuchtfeuer von Ras Marshigh angelaufen. Es wurden nun die Kesselfeuer angezündet und von 1 Uhr 30 Minuten nachts an steuerte man unter Dampf gegen Aden; um 4 Uhr 35 Minuten morgens wurde auf eine Meile südlich des Leuchtschiffes geankert, um in dieser Position das Tageslicht und die Ankunft des Hafenlootsen abzuwarten.

Um halb 7 Uhr morgens kam der Hafenlotse an Bord, worauf der Anker gelichtet, unter Führung des Lotsen die Barre passirt und um 7 Uhr 15 Minuten vor *Steamer Point* geankert wurde.

Vor Aden traf Zrinyi das seit drei Jahren zur ostafrikanischen Schiffsabtheilung gehörende englische Kanonenboot Mariner,[1]) welches zur Zeit den Stationsdienst auf der Rhede von Aden zu versehen hatte.

Am Tage nach jenem der Ankunft der Zrinyi kam auch Kreiser in Aden an, nachdem das Schiff am 31. December Colombo verlassen hatte. Der Commandant dieses Schiffes (Kapitän zur See Rosdestvensky, Ritter des russischen Georgs- und des österreichischen Ordens der Eisernen Krone) war vor Zeiten Commandant der in Bulgarien stationirt gewesenen russischen Torpedobootsflottille, und hatte einmal weiland Sr. kaiserl. Hoheit dem Kronprinzen Rudolf auf einer Fahrt auf der Donau das Geleite gegeben. Er erzählte dem Fregattenkapitän von Khittel, dass er Ordre habe, auf der Heimreise den Pyräus anzulaufen, da I. M. die Königin von Griechenland die Pathin seines Schiffes und „Inhaberin" der Flottenequipage sei, zu welcher die Schiffsbemannung gehörte. — Kreiser hatte, ebenso wie Zrinyi, unter den Malediven unregelmäßige und hinderliche Strömungsverhältnisse angetroffen.

[1]) Mariner, Schrauben-Niederbordcorvette (*Sloop*) von 970 *t* und 970 *ind. e*, 50,9 *m* lang, 9,8 *m* breit, 4,3 *m* tief, acht 5-Zöller-Hinterlader, 8 Mitrailleusen. Im Jahre 1884 nach dem Compositesystem aus Stahl und Holz erbaut. 11 M. Geschwindigkeit. Barktakelage; Bug und Heck eingezogen.

Am 21. lief das Truppentransportschiff Tenasserim,[1]) der ostindischen Marine zugehörend, mit Truppen, Pferden und Armeematerial beladen, von Kurachee kommend, auf die Rhede. Dieses Schiff sollte zeitweilig Station in Aden nehmen, um die Transporte zwischen dieser Festung und den britischen Besitzungen in Ostafrika zu vermitteln.

Am 23. Januar verzeichnete man die Ankunft des britischen Kanonenbootes Reindeer,[2]) welches von Zanzibar kam und einige Zeit in Aden in Station verbleiben sollte.

Selbstverständlich fand mit allen diesen Schiffen, ebenso wie mit den Autoritäten zu Lande, der übliche Austausch von Höflichkeiten statt.

Am 22. Januar berührte der österreichische Lloyddampfer Poseidon Aden, von Hongkong, Singapore und Colombo kommend. Der Kapitän des Schiffes machte eine Staatsvisite an Bord des Zrinyi und theilte dem Fregattenkapitän von Khittel mit, dass sein Schiff mit überreicher Ladung versehen, und außerdem sämmtliche Passagierplätze von einem dem Islam anhängenden Nabob aus Singapore genommen worden seien, welcher sich mit einem Gefolge von 150 Personen nach Djeddah begebe, um von dort die Pilgerfahrt nach Mekka und Medina zu unternehmen.

Nachdem der Kohlenvorrath durch Einschiffung von 40 *t* dieses Brennmaterials ergänzt worden war, verließ Corvette Zrinyi am 24. Jänner um 6 Uhr morgens den Ankerplatz von *Steamer Point*. Der frische Südostwind gestattete bald, nachdem einiger Seeraum gewonnen war, die Maschine abzustellen, und es wurden demnach schon kurz nach 9 Uhr die Segel beigesetzt. Mit einer stündlichen Fahrt von 5,5 Meilen wurde der Mittagspunkt von 12° 28′ N und 44° 29′ O erreicht. Nach Doublirung von Ras el Ara um 5 Uhr 45 Minuten, lief man gegen die große Bab-el-Mandeb-Straße und bekam das Leuchtfeuer von Perim um 9 Uhr abends in Sicht. Eine halbe Stunde nach Mitternacht war man dwars von diesem Leuchtfeuer. Der russische Dampfer Krejiser, welcher Aden 2—3 Stunden nach der Zrinyi verlassen hatte, war gegen Mittag in Sicht gekommen und erwies sich als ein der Zrinyi sehr überlegener Segler, denn obwohl unsere Corvette bei dem günstigen Winde alle Leesegel und Toppsegel führte, wurde sie doch von dem russischen Schiffe bald überholt, und während der Nacht kam das letztere Schiff gänzlich außer Sicht.

Der auffrischende Wind drehte gegen Süden, ließ das Schiff Fahrten von 6,5—7,9 Meilen machen, so dass die Inseln der Hanisch- und Zugoor-Gruppen bereits um 9 Uhr morgens erreicht wurden. Um die Mittagsstunde des 25. befand sich die Corvette dwars von den *Abu Ali Rocks* in der Breite von 14° 0′ N. und der Länge 42° 54′ O. Von diesem Punkte aus konnte man den Curs westlich von den Zebayeer-Inseln setzen.

Bei Morgengrauen des folgenden Tages passirte man diese Insel an Steuerbord, und um 11 Uhr vormittags sichtete man bereits Jebbel Teer. Die Mittagsposition in 15° 14′ N und 41° 54′ O constatirte eine Stromversetzung von 0,75 M. per Stunde nach OSO, weshalb um den entsprechenden

[1]) Tenasserim, Truppentransportschiff von 2570 *t*, 1140 *ind. e*, 76 *m* lang, 11 *m* breit, 5,5 *m* tief. Unbewaffnet. Im Jahre 1872 aus Eisen erbaut. 11 M. Geschwindigkeit.

[2]) Reindeer, *Sloop* von 970 *t* und 1030 *ind. e*, 50,9 *m* lang, 9,4 *m* breit, 4,3 *m* tief, sechs 5-Zöller-Hinterlader, 8 Mitrailleusen. Im Jahre 1883 nach dem Compositesystem aus Stahl und Eisen erbaut. 12 M. Geschwindigkeit.

Betrag angeluvt wurde, um Jebbel Teer noch auf sechs Meilen Distanz zu passiren. In dem Maße, als man sich dieser Insel näherte, flante im Laufe des nachmittags der Wind und um 3 Uhr nachmittags vorgenommene Peilungen ergaben eine Zunahme der Stromversetzungen. Man konnte Jebbel Teer unter diesen ungünstigen Umständen eben noch um $4^1/_2$ Uhr auf drei Meilen Distanz passiren; doch trat, als der Breitenparallel dieser Insel überschritten war, fast vollständige Windstille ein, so dass das Schiff, wie dies die fortgesetzten Peilungen außer Zweifel stellten, lediglich im Strome gegen Land abtrieb. Als um 5 Uhr 30 Minuten überdies noch NNW-Wind aufsprang, welcher in kürzester Zeit bis zu der Stärke 4—5 auffrischte, und dadurch die Möglichkeit benommen war, mit Segeln weiteren Weg nach Norden zu machen, da an ein erfolgreiches Laviren in diesem, durch Korallenbänke sehr eingeengten Fahrwasser nicht zu denken war, sah der Commandant sich zur Inanspruchnahme der Maschinenkraft bemüßigt und ließ $5^1/_2$ Uhr nachmittags die Kessel heizen. Um 7 Uhr 55 Minuten schloss man die Segel und nahm unter Dampf Curs nach Nordwesten.

Der nordnordwestliche Gegenwind frischte stetig auf, so dass man sich veranlasst sah, im Laufe der Nacht die oberen Raaen und in den Morgenstunden auch die Bramstengen auf Deck zu streichen.

Im Laufe des Vormittages des 27. nahmen der Gegenwind und der Seegang noch weiter zu; die heftige See, der häufige starke Regen standen in geringem Einklange mit den Wetterumständen, welche man nach der übereinstimmenden Angabe der Segelhandbücher zu erwarten berechtigt war. Das Mittagsbesteck des 27. war 16° 41′ N und 41° 2′ O.

Um 1 Uhr 40 Minuten begegnete man einem englischen Dampfer, welcher sich durch internationales Signal als der Liverpooler Dampfer Traveller, der Firma Harrison gehörend, zu erkennen gab. Des weiteren signalisirte dieses Schiff, dass es eine schwere Havarie an seinem Propeller erlitten habe und um Geleite bis Perim bitte.

Auf dieses hin näherte sich Zrinyi dem Traveller, die Fahrt wurde auf beiden Schiffen gestoppt, und Fregattenkapitän v. Khittel sandte den Gesammtdetailofficier und den leitenden Maschinisten an Bord des englischen Schiffes, um den Sachverhalt zu erheben. Es zeigte sich, dass der Traveller von seiner vierflügeligen Schraube drei Flügel verloren hatte, und sonach als in Seenoth befindlich angesehen werden durfte. Der Commandant der Zrinyi zögerte daher auch nicht, dem Schiffe das erbetene Geleite zu gewähren, welches demselben kurze Zeit zuvor von dem russischen Schiffe Krejiser verweigert worden war. Man wendete somit wieder gegen Süden und folgte dem englischen Schiffe, welches trotz seiner Propellerhavarie mit 8—8,5 Meilen Fahrt Curs zu halten vermochte. Man legte bis zum Morgen des 28. 123 Meilen im Kielwasser des Traveller zurück, und sichtete bei Tagesanbruch auf 12 Meilen an Backbord wieder die Inseln der Zebayeergruppe. Um 6 Uhr 20 Minuten signalisirte das englische Schiff, dass es sich nunmehr, da südlich der Wetterscheide von Jebbel Teer Windstille und nicht der erwartete steife südliche Wind angetroffen worden war, den restlichen Weg auch ohne Begleitung zurückzulegen in der Lage finde. Der Commandant der Zrinyi ließ hierauf wieder den Gesammtdetailofficier der Corvette an Bord des Dampfers gehen, um im Vereine mit dem Capitän desselben die auf die stattgehabte Conveyirung bezughabenden Documente auszustellen und zu fertigen; es geschah dies in der Breite von 14° 53′ N und der Länge von 41° 53′ O, welche

Position mittelst Peilungen festgestellt werden konnte. Der TRAVELLER setzte nun seine Fahrt gegen Süden fort und ZRYNYI wendete gegen Norden. Um 11 Uhr vormittags kam Jebbel Teer in Sicht und war eine Viertelstunde nach Mittag dwars.

Im Süden von Jebbel Teer waren auch diesesmal die atmosphärischen Verhältnisse nicht allzuungünstig; doch bereits am Vormittage des 29., nachdem um 2 Uhr nachts der Punkt passirt worden war, an welchem man mit dem TRAVELLER zusammengetroffen war, nahmen der Wind und Seegang aus NNW wieder bedeutend zu, so dass das Schiff nur mehr 5,5—5,8 Meilen in der Stunde aufdampfen konnte. Die Mittagsposition wurde mit 17° 28′ N und 40° 17′ O ermittelt.

Im Laufe der nächsten 24 Stunden steigerte sich die Windstärke bis 6 und 7; das Schiff lief noch 4,1–4,7 Meilen in der Stunde, wobei aber die Fahrt hauptsächlich durch schwere See behindert erschien. Der Commandant sah sich hiedurch veranlasst, um 9 Uhr vormittags um vier Striche nach Backbord abzufallen, um mit Klüvern und Gaffelsegeln unter Dampf aufzulaviren. Nachdem der Mittagspunkt die Breite von 19° 8′ bei einer Länge von 39° 2′ O ergeben hatte, wurde der nach Westen gerichtete Bord noch bis gegen 3 Uhr fortgesetzt, wobei eine stündliche Fahrtgeschwindigkeit von 7,4 bis 7,5 Meilen erzielt wurde; dann wurden die Halsen gewechselt und der östliche Bord gezogen. Aber schon um 3 Uhr 30 Minuten drehte der Wind soweit nach Norden, dass das Schiff nur mehr ONO anliegen konnte; man sah es daher als vortheilhafter an, die Segel zu schließen und die Fahrt mit directem Curse unter Dampf allein gegen Djeddah fortzusetzen; der Commandant hatte sich nämlich entschließen müssen, diesen Hafen anzulaufen, um dort den Kohlenvorrath zu ergänzen, welcher durch die Begleitung des englischen Dampfers stark in Anspruch genommen worden war.

Vom 30. auf den 31. konnten nur 86 Meilen zurückgelegt werden; das Mittagsbesteck des 31. war 20° 32′ N und 38° 39′ O.

Bei einer stündlichen Fahrt von 3,0–4,4 Meilen erreichte man erst um 5 Uhr morgens des 1. Februar die Breite von Djeddah; es wurde nun gegen Land abgefallen und bald sichtete man die Berge der arabischen Küste.

Das schwierige Einlaufen in den von zahlreichen, schlecht oder gar nicht bezeichneten Korallenriffen umsäumten Hafen von Djeddah, musste ohne die Hilfe eines ortskundigen Lotsen bewerkstelligt werden. Um 8 Uhr umsteuerte man die Gaham Baake des äußersten Riffes, passirte 10 Minuten später den *Middle Gateway* und bald darauf den *Inner Gateway*. Es wurde nun vorwärts gegen den Ankerplatz gesteuert und um 8 Uhr 45 Minuten ankerte man auf dem sogenannten *Inner Anchorage* mit dem Backbordanker und zwei Scheckeln Kette.

Digitized by Google

35. Djeddah.[1])

„Für wenige der Häfen, welche auf Grund der in ihnen stattfindenden Schiffsbewegung zu den bemerkenswerteren Seeplätzen gerechnet werden müssen, ist von Seite der staatlichen Behörden so außerordentlich wenig gethan worden, wie für Djeddah." Mit diesen Worten leitet der Commandant der ZRINYI die Beschreibung ein, welche er von den nautischen Zuständen in dem eben genannten Hafen gibt; er thut dies mit vollem Recht, wie aus Folgendem wohl zweifellos entnommen werden wird. Die Vernachlässigung des Hafens von Djeddah erscheint aber noch viel bemerkenswerter, wenn man sich gegenwärtig hält, dass dieser von Natur aus schon recht schlecht bedachte Ankerplatz alljährlich der Sammelplatz von zahlreichen Schiffen wird, welche Tausende von Angehörigen aller orientalischen Völker hieher bringen und wieder von hier in ihre Heimatsländer zurückbefördern.

Der Hafen von Djeddah entbehrt jeder Art von Seeleuchte; mit Seezeichen sind die schwierigen Zufahrten nur in der dürftigsten Weise versehen, und diese Markirungen sind in so primitiver Weise hergestellt, dass viele von ihnen häufig durch die Einwirkung der Elemente zerstört werden. Dann vergeht aber bis zu ihrer Wiedererrichtung immer ein namhafter Zeitraum. Djeddah kann daher bei Nacht gar nicht, bei halbwegs mistigem Wetter aber nur unter Aufwendung der größten Vorsicht und Aufmerksamkeit angelaufen werden. Die Bänke von Abul Khodar und Abu Naklar, welche dem Hafen auf 3,5 Meilen in See vorgelagert sind, sind bei Witterungsverhältnissen, die das genaue Erkennen der Küste erschweren, schon an sich genügend gefährlich, um das Anlaufen eines Schiffes verhängnissvoll werden zu lassen, wenn dieses sich in Unsicherheit über seine Position befinden sollte.

Die Klagen über mangelhafte Betonnung und sonstige Markirung der Zufahrten sind so allgemein geworden, dass — wie Fregattenkapitän v. Khittel bemerkt — seit Mai 1890 einiges zur Herstellung der halb zerstört gewesenen Baaken geschehen sein soll — allerdings hat die Regierung sich hiebei nicht eben in zu große Auslagen gestürzt.

Die Ansegelungsmarke des ersten Riffes befindet sich auf *Gaham Shoal*; sie besteht aus einem 30' hohen steinernen Obelisk, welcher an der Spitze eine eiserne Scheibe trägt. Die Farbe dieses Obelisks soll, nach Angabe der

[1]) Vergl.: Reise S. M. Schiffes FRUNDSBERG 1885—1886, Cap. XIII, pag. 221 bis 230.

Digitized by Google

Handbücher, weiß sein, ist aber durch Vernachlässigung in ein Rothbraun übergegangen, welches sich nur sehr undeutlich von dem gelblichen Hintergrunde abhebt; die etwas geneigte Stellung der eisernen Scheibe gibt dem Ganzen von weitem den Umriss eines Bootes mit wehender Flagge, wodurch Anlass zu Irrthum geboten ist. Erst auf eine Seemeile Entfernung ist man imstande, die Baake mit Sicherheit als solche zu erkennen.

Drei Reihen von Korallenbänken, so wie die Küste von Nord nach Süd verlaufend, liegen dem Ankerplatze vor. Sie gestatten an zwei Stellen, den sogenannten *Gateways*, die Zufahrt. Diese Engen oder *Gateways* sind durch schwarze Baaken gekennzeichnet, welche aus Lehm bestehen sollen. Diese Baaken liegen aber nicht an den äußersten Grenzen der Untiefen, sondern 10—20 *m* von denselben entfernt, wodurch die praktikablo Durchfahrt in irreführender Weise verbreitert erscheint. Bei Nordwinden kommen die Brecher, welche auf den Untiefen entstehen, dem Urtheile über die richtige Lage des Fahrwassers zu Hilfe; bei Südwinden aber, wo gerade an der zweifelhaften Seite dio See nicht bricht, soll die unpräcise Position der Baaken doppelt störend sein.

Die erste Passage, das *Middle Gateway*, wird durch eine gerade in deren Mittelachse liegende Untiefe, Namens Erg el Fellahijat, eingeengt, so dass man beim Einlaufen gezwungen ist, mit dem Steuer an Backbord hart um die linksseitige, nördliche (wie oben erwähnt, nicht an äußerster Spitze der Untiefe placirte) Baake zu wenden. Diese Baake besteht aus einem Blechgefäße von etwa einem Cubikfuß Größe, welches auf zwei eingerammten Eisenstäben ruht, in der Form einem kleinen Ofen nicht unähnlich. Die Seekarten bezeichnen diese — offenbar seit hübsch langer Zeit „provisorische“ — Baake mit „*red beacon, destroyed*“. Die Untiefe Erg el Fellahijat war bis zum Jahre 1889 mittels eines hölzernen Pfahles gekennzeichnet; gegenwärtig befindet sich auf dieser gefährlichen Stelle nur ein hölzernes, schwimmendes Seezeichen.

Die zweite Passage, das *Inner Gateway*, ist auf beiden Seiten bezeichnet; nach Durchsteuerung der Passage markirt eine kleine Boye den Wendepunkt nach Norden, wo hart an der Boye nach Backbord, in kleinst möglichem Bogen gesteuert werden muss, um in den Canal zu gelangen, welcher gegen den Ankerplatz führt. Die Riffe von Erg el Allem, im Süden dieser Boye, sind gut Steuerbord zu lassen.

Von dem erwähnten Wendepunkte an findet man den Weg zum Ankerplatze lediglich mit dem Lothe; die seichteren Stellen sind übrigens, bei günstiger Beleuchtung, mit freiem Auge gut erkennbar.

Der Grund besteht durchwegs aus sandigem, feinem Schlamm, und hält sehr gut, so dass ein Anker vollkommen ausreicht; nur im Falle, als man wegen der schon zahlreicher besetzten Ankerplätze mit dem Schwairaume beschränkt sein sollte, ist es erforderlich, zwei Anker zu werfen.

Was das Anlaufen des Hafens von Djeddah betrifft, so bemerkt Fregattenkapitän v. Khittel, dass die von den englischen Admiralitätskarten und Segelhandbüchern angegebenen Landmarken, vorzugsweise Bergkuppen, vorzügliche Directions-Objecte abgeben — sobald man einmal gelernt hat, dieselben aufzufinden und mit Sicherheit zu erkennen; letzteres ist aber eben nicht allzu leicht, da das Hinterland zunächst der Küste ziemlich gleichförmig eben, die auffallenderen, meist spitzigen Bergrücken aber wieder sehr zahlreich und untereinander ähnlich sind, wodurch leicht Veranlassung zu Verwechslungen

Digitized by Google

gegeben ist. Namentlich der wichtige *Jebbel Yeminah* ist schwer mit Bestimmtheit herauszufinden. Als sicherste Marke auf weite Distanz empfiehlt der Commandant der Zrinyi den *Saddle Peak*, dessen Form durch seinen Namen gekennzeichnet ist und dessen Lage südlich von Djeddah erfordert, ihn beim Anthun des Landes immer über dem Steuerbordbug zu behalten.

Bei weiterer Annäherung sind die schlanken, hohen, blendend weißen und deshalb weit sichtbaren Minarets der Stadt die verlässlichsten Peilobjecte.

Vom inneren Ankerplatz (als äußerer Ankerplatz kann das Becken östlich der Stelle zwischen der letzterwähnten Wendeboje und Erg el Allen gelten) führt nur ein stellenweise kaum 10 *m* breiter, etwa 1 Faden tiefer Canal in vielen Krümmungen zwischen den Riffen hindurch zum einzigen Anlegeplatz beim Sanitätsgebäude. Dieses letztere ist an seiner Aufschrift *„Santé“* kenntlich. Die oben erwähnte Fahrstraße für Boote ist durch sogenannte *„tanks“*, nämlich würfelförmige Gefäße, mit genügender Verlässlichkeit bezeichnet. Kriegsboote kleinerer Dimensionen können sie zu jeder Zeit anstandslos passiren, da der Gezeiten Unterschied hier sehr gering ist und selbst bei Springfluten kaum 2′ erreicht. Für Dampfboote aber ist der Landungsplatz unerreichbar; übrigens hätten sie Schwierigkeiten, sich vom Lande für die Rückfahrt mit Süßwasser zu versehen.

Die Strömungen innerhalb der Canäle sind sehr geringe und sind beinahe gar nicht von den Gezeiten, sondern nur von der eben herrschenden Windrichtung abhängig. Störend ist für den Bootsverkehr namentlich der in den Canälen erzeugte, bei NW-Winden ziemlich heftige Seegang.

Ist das Schiff durch alle Unbequemlichkeiten, ja selbst Gefahren der Approchen des Hafens von Djeddah glücklich auf den Ankerplatz gelangt, so wird Derjenige, bei welchem der Sinn für die eigenartige, melancholische Poesie des Orients — wir fühlen uns beinahe versucht zu sagen, des westlichen Orients — nicht etwa schon durch zu genaue Bekanntschaft mit dessen Schattenseiten ertödtet worden ist, in gewissem Maße durch den echt orientalischen, malerischen Anblick der Stadt für die gehabten Mühen und, soweit er Seeofficier und an der Führung des Schiffes betheiligt ist, auch zum Theil für den reichlichen Ärger entschädigt, den er Allen gewidmet hat, welche die Zufahrten zum Ankerplatz in Obsorge halten sollten.

Innerhalb einer viereckig gestalteten steinernen Umwallung drängt sich eine Häusermasse aneinander, in welcher nicht ein einziges Haus in gleicher Höhe mit einem seiner Nachbarhäuser erbaut ist. Alle Häuser aber zeigen eine schneeweiße, im starken Sonnenlichte geradezu blendende Farbe und tragen glatte Dächer. Aus der Häusermasse ragen Minarets in der bekannten schlanken Form empor, ebenfalls schneeweiß, und hohe Flaggenstangen, welche mit den an ihnen wehenden Nationalflaggen den Sitz der verschiedenen fremden Consulate bezeichnen. Eine Sandfläche von gelblicher Farbe umgibt die Stadt nach allen Seiten; kaum ein einzelnes Gebäude hebt sich aus demselben empor.

Der Hintergrund, in der Entfernung mehrerer Meilen, besteht aus einer Hügelkette von mittlerer Erhebung, welche sich parallel zum Strande hinzieht. Ein höherer Bergzug, weiter noch landeinwärts, lässt die Richtung erkennen, in welcher sich, 60 Meilen (engl.) von Djeddah entfernt, das heilige Mekka befindet.

Diese Lage von Djeddah, in der Nähe der heiligen Stätten Mekka und Medina, ist es, welche dem kleinen, in maritimer Beziehung recht ungünstig gelegenen Orte Djeddah zu seiner Bedeutung verholfen hat. Es will ja jeder

Digitized by Google

rechtgläubige Moslim, dem seine Mittel es halbwegs erlauben, wenigstens einmal in seinem Leben das Grab des Propheten besuchen; nach vielen Millionen von Menschen zählen die Anhänger dieser kräftigen Lehre, welche für zahlreiche Nationen, in drei Welttheilen, kaum durch eine andere ersetzbar erscheint, selbst wenn sie edler und reiner ist als der Islam. Der Zug nach Mekka führt aber für den überwiegend größten Theil der Pilger, besonders in der Zeit seit Eröffnung des Suez-Canals, über das Meer — und Djeddah ist beinahe der einzige Punkt, an welchem die Gläubigen das ihnen heilige Land betreten.

Die Eröffnung des Wasserweges durch den Isthmus von Suez hat Djeddahs Bedeutung wesentlich gehoben, indem seither den Seereisen immer mehr und mehr der Vorzug vor dem beschwerlichen Weg zu Lande, mit Pilgerkarawanen, gegeben wird; zugleich aber sind im Süden zwei Concurrenten von Djeddah nahezu lahmgelegt worden, da die Handelsthätigkeit der zwei, einst mit diesem Orte rivalisirenden Städte, Mokka und Hodeidah, in neuerer Zeit zum größten Theil durch Aden absorbirt worden ist, so dass gegenwärtig Djeddah der wichtigste, vielleicht einzig wichtige Handelsplatz an der arabischen Westküste, und nicht allein in der Provinz Hedjas — *El Hedschas* — genannt werden kann.

Über den Pilgerzug sowohl, als über die Handelsthätigkeit von Djeddah wollen wir weiter unten einige orientirende Daten folgen lassen.

Betritt man das Land beim Sanitätsgebäude, so führt der Weg in die Stadt durch das eine ihrer vier Thore, das West-Thor. Außer diesem Thore hat die Stadtmauer noch drei andere Thore, nach den Cardinalrichtungen der Windrose orientirt; das Südthor, als gänzlich überflüssig, wird stets geschlossen gehalten. Das Ostthor ist das berühmte Mekka-Thor. Unmittelbar vor diesem letzteren befindet sich eine große Karawanserei und ein großer freier Platz, auf welchem sich die Pilgerzüge vor ihrem Abmarsche nach Mekka ordnen.

Ungefähr im Mittelpunkte der Stadt befinden sich die Bazare. Diese sind mit Holzdächern eingedeckt, welche einigen Schutz vor den sengenden Strahlen der Sonne gewähren. Der große „Fremdenverkehr" von Djeddah, nach Tausenden von Pilgern zählend, die alle, je nach Vermögen, ein Andenken an die für sie bedeutungsvolle Reise in die Heimat mitnehmen wollen, sichert diesen Bazaren von Djeddah eine große und sichere Kundschaft. Doch ist es mehr der Kleinhandel und Detailverkauf, welcher in den Bazaren die Stätte seiner Wirksamkeit hat; der Großhandel hat im Bazar wenig oder nichts zu thun. Die reichen arabischen Kaufleute Djeddahs betreiben vielfach Transithandel und besitzen weitläufige, oft drei bis vier Stock hohe Magazine, in welchen man große Mengen der wertvollsten Prachtstücke orientalischen Kunstgewerbes finden kann. Teppiche aus Bokkhara, Persien, Arabien, ferners glattgewebte Portièren und Decken, welche als eine Specialität von Djeddah gelten (*Kiskilims* und *Shumaks*) lagern in bedeutender Zahl in diesen Magazinen.

Das Gewoge in den Bazaren ist während der frühen Morgenstunden, sowie spät am Nachmittage am lebhaftesten. Um 6 Uhr abends werden die Bazare geschlossen, und es erstirbt dann auch bald jedes Leben, nicht allein im Bazar, sondern auch in den Straßen überhaupt. Für den Fremden ist in Djeddah ein Besuch des Bazars, selbst wenn er keine Einkäufe zu machen wünscht, doch eine der interessantesten Unternehmungen, welche nicht versäumt werden sollte. Denn hier findet er, auf engem Raume gedrängt, Ver-

Digitized by Google

treter der verschiedensten orientalischen Volkstypen, in ihren malerischen, charakteristischen, oft phantastischen Trachten. Vor allen fallen die zahlreichen Beduinen auf, in dunklen, als Mäntel übergeworfenen Decken, die buntseidene *Kheffia* mittels einer goldenen Schnur um den Kopf gebunden, im Gürtel einen, auch mehrere, überreich verzierte ciselirte Dolche und Schwerter mit sich führend. Nächst den Beduinen bemerkt man reiche Türken und Araber, in lange und bunte Gewänder aus greller Seide gehüllt, mit dem Fez oder Turban als Kopfbedeckung. Derwische tragen die auffallendsten Costüme zur Schau, deren Beschreibung nur ungläubig aufgenommen werden möchte. Dazwischen machen sich im Gedränge und Gewoge „Heilige", eben aus Mekka zurückgekehrt, mit unangenehmem Geschrei, gefolgt von Gaffern und Bewunderern, in lauter Weise bemerkbar.

Die Weiber, die man zu Gesicht bekommt, sind in grauschwarze Gewänder gehüllt, mit einem Überwurfe, der vom Kopfe herabwallt; dazu hohe gelbe Safian-Stiefel, über welche noch Pantoffel, ebenfalls von gelber Farbe, getragen werden; eine weiße Maske oder Larve verdeckt das Gesicht. Das stets sehr hoch geschürzte Gewand zeigt das Bein bis weit über das Knie, welches in enganschließende, an Theater-Tricots gemahnende Kleidungsstücke gezwängt ist.

Nur geringes Interesse erregt die einfache, gleichförmige Architektur der Häuser, welche dicht aneinandergedrängt, unregelmäßige Straßen bilden. Hingegen ist auf den Schmuck der Fenster und Thüren viel gediegene Kunst verwendet. Die Fenster zeigen beinahe ausnahmslos die schönen *Mucharabien* — hölzernes, geschnitztes Gitterwerk — und sind meist in verschwenderischer Weise mit Balkonen, Altanen und vielfachem Zierat in Verbindung gebracht. Desgleichen ist an den Thoren viel kostbares Schnitzwerk zu bemerken.

Nicht ein Haus befindet sich in Djeddah, welches vom landesüblichen Baustile abweichen und europäische Formen aufweisen würde. Die in der Stadt ansässigen Fremden — europäische Consule, Agenten, Kaufleute — wohnen sämmtlich auch in großen, gänzlich arabischen Häusern, in welchen der orientalische Charakter sich meistens auch auf die innere Einrichtung erstreckt.

In den Straßen der Stadt herrscht große Unreinlichkeit; im Vereine mit den Wirkungen des heißen Klimas mag hierin die hauptsächliche Ursache für die nie sehr günstigen Sanitätsverhältnisse des Ortes erblickt werden dürfen. Während des ganzen Jahres herrscht eine ziemlich gleichmäßige trockene Hitze, die sich nur im Zeitraume vom November bis Jänner durch das Vorherrschen der NW-Winde etwas mildert. Regen ist äußerst selten, und wenn ausnahmsweise ein solcher von einiger Dauer eintritt, so wird durch denselben der Mörtel, welcher die Steinmauern der Häuser zusammenhält, zu einer haltlosen Masse aufgeweicht, so dass manche Gebäude infolge hievon einstürzen. Nach einer Mittheilung des k. u. k. Consuls Galimberti sind z. B. im Jahre 1888 nach einem Regen von mehrtägiger Dauer nicht weniger als 84 Häuser in Djeddah zusammengestürzt. Allerdings kommt eine etwas ausgiebige Regenperiode nur einmal im Zeitraume von mehreren Jahren überhaupt vor.

Die stets mit Staub angefüllte, trockene und heiße Luft erzeugt vielfache Erkrankungen der Respirations-Organe; Myriaden von Fliegen verbreiten allerlei Krankheitskeime, und namentlich die vielen Augenkrankheiten werden auf diese Plage zurückgeführt.

Infections-Krankheiten der verschiedensten Art werden alljährlich durch die Mekka-Pilger eingeschleppt. Es wird zwar eine ziemlich strenge Quaran-

taine gehandhabt; der Commandant der Zrinyi erwähnt der „peinlichsten Vorsichtsmaßregeln, welche in Quarantaine-Angelegenheiten getroffen werden" — aber er fügt gleichwohl bei, dass man trotzdem das regelmäßig jährlich stattfindende Einschleppen der Cholera nicht zu verhindern vermochte, und dass im Jahre 1890 in Djeddah angeblich 30 000 Menschen an dieser Seuche zugrunde giengen.

Es will aber scheinen, dass unter den Maßregeln, die aus sanitärer Vorsicht von Regierungswegen getroffen werden, die hauptsächlichste, wichtigste Maßregel gänzlich außeracht gelassen wird: nämlich die Assanirung der Stadt selbst, in deren jetzigen Zuständen jede Krankheit den bestvorbereiten Boden zu weiterer Verbreitung finden mag. Für die Zuleitung guten und reichlichen Trinkwassers ist zwar im Laufe der letzten Jahre gesorgt worden; seit 1887 erfreut sich die Stadt, welche früher auf den Inhalt von Cisternen außerhalb der Stadtmauern angewiesen war, gesunden, von Ainel Wazirieh zugeleiteten Quellwassers. Hingegen besteht noch gar keine Canalisation oder Handhabung irgend eines der hiefür Ersatz bietenden Systeme. Consul T. S. Jago erwähnte in seinem Berichte über das Jahr 1887 ausdrücklich, dass in Djeddah jedes Haus lediglich seine Senkgrube besitze und derselben, sobald sie gefüllt ist, ein Abzug nach der Straßenseite zu eröffnet wird. *„Thus Jeddah has become a mighty cess-pool"*, bemerkt der Consul, und dürfte wohl Recht mit der an diese drastische Äußerung geknüpfte Folgerung haben, dass dieser Zustand in Verbindung mit der Hitze von etwa 32° C., welche das ganze Jahr über vorherrscht, für die große Sterblichkeit an Fiebern und für die Thatsache verantwortlich angesehen werden darf, dass Djeddah die ungesundeste der Städte am Rothen Meere ist.

Das einzige in Djeddah befindliche Spital ist das unter Leitung türkischer Militärärzte stehende Militärspital, welches einen Belegraum von 100 Betten hat, und auch Kranke aufnimmt, die dem Militärstande nicht angehören.

Für Schiffe bietet Djeddah geringe Ressourcen. Reparatursworkstätten gibt es hier keine; Lebensmittel sind nur spärlich zu bekommen; Seelebensmittel werden aber hier gar nicht am Lager gehalten. Zrinyi zahlte für frisches Brod 1 *franc*, für frisches Fleisch 90 *centimes* per Kilo. Kohlen und Maschinenbetriebsmaterial sind meistens erhältlich; für erstere nennt Fregattenkapitän von Khittel die Firma Gollatly, Hankey, Sewell & Co., welche ihre Vorräthe im Freien unter Flugdächern aufgestappelt hält, und sie in Segelbooten, die 4—5 *t* fassen, an Bord der Schiffe sendet. Die Tonne Cardiff-Kohle kostete übrigens nicht weniger als 60 *shillings*, welch hoher Preis sich einerseits aus den Transportspesen, andererseits aus dem Umstande erklärt, dass in Djeddah eigentlich nur Schiffe Kohle machen, die durch besonder Umstände hiezu gezwungen sind, also jeden Preis acceptiren müssen. In der Regel hat man in Port Said, Suez oder Aden die Bedürfnisse des Schiffes vollauf gedeckt, und in Djeddah mag manchmal der zum Verkauf bereite Kohlenvorrath hübsch lange liegen müssen, bis er endlich an Mann gebracht wird. Olivenöl wurde mit 1 *franc* 60 *centimes*, Mineralöl mit 1 *franc* 80 *centimes*, Werg mit 1 *franc* 50 *centimes* per Kilo bezahlt. —

Durch Consulate sind die Oesterr.-ungar. Monarchie, England, Frankreich, Italien, Niederlande, Schweden und Norwegen in Djedda vertreten.

Djeddah ist Sitz eines Gouverneurs, eines Gerichtshofes, eines Hafen-, Post- und eines Zollamtes. Der Commandant der Garnison, die etwa 500 Mann beträgt, ist neben einem Commodore, welchem die im Rothen Meere stationirten

Digitized by Google

Kriegsschiffe unterstehen, der Vertreter der türkischen Militärgewalt. Als befestigter Platz ist Djeddah nicht anzusehen, obwohl die Stadt von einer geschlossenen Mauer umgeben ist; nur an dem Seethor, und ebenso an dem Mekka-Thore gibt es Geschütze, u. zw. je zwei alte Vorderlader. Sollte aber die Annäherung an Djeddah von der Seeseite abgewehrt werden müssen, so ist wohl kaum ein Fahrwasser in gleichem Maße geeignet, sich mit Hilfe submariner Waffen so gut und erfolgreich zu vertheidigen, wie die Approchen zum Ankerplatze von Djeddah. —

Nahezu die wichtigste Angelegenheit für Djeddah ist der jährlich nach Mekka gerichtete, zu seinem größten Theile Djeddah berührende Pilgerzug. Über diesen entnehmen wir den uns vorliegenden Consularberichten die nachstehenden Daten.

Im Jahre 1886 verzeichnete man für die letztverflossenen 20 Jahre die Durchschnittszahl von jährlich 36 801 in Djeddah zur See angekommenen Mekkapilgern.

Es kamen im Jahre 1886: 42 374, 1887: 46 030, 1890:[1]) 47 405, 1891: 46 953 Pilger nach Djeddah.

Es ist nicht ohne Interesse, diese Massen von Pilgern nach den Ländern ihrer Herkunft zu unterscheiden. In dieser Richtung geben die Consular-Rapporte die folgenden Daten:

Nationalität	1886	1887	1890	1891
Britische Indier	9 479	10 324	11 545	11 035
Egypter	8 385	9 337	5 815	6 285
Mauren, Algerier etc.	5 743	6 738	3 223	3 554
Javanesen	5 412	4 968	10 004	10 817
Türken und Syrier	5 186	6 829	4 637	3 285
Araber	1 966	1 833	1 700	2 086
Perser	1 665	1 696	1 941	1 717
Yemenesen	1 487	1 759	2 381	1 887
Sudanesen	812	773	222	247
Bokharesen	?	?	878	1 643
Pilger aus Yembo	?	?	4 076	2 924
Unbekannt (mit Küstenfahrern angelangt)	2 239	1 773	983	1 473
Im ganzen	42 374	46 030	47 405	46 953

Etwa die Hälfte dieser Reisenden worden nach und von Djeddah mit englischen Schiffen befördert. Die genauen Procentsätze waren: für die Ankömmlinge 46,7 und 53 % in den Jahren 1886 und 1887, und für die Abreisenden 56 und 55 % in denselben Jahren.

Die Schiffahrtsbewegung, welche den Pilgerreisen und dem Außenhandel in Djeddah dienstbar ist, repräsentirt gegenwärtig im Jahre circa 250 Hochseeschiffe von etwa 250 000 t Gesammtgehalt.

---

[1]) Über die Jahre 1888 und 1889 sind (englische) Consular-Rapporte aus Djeddah entweder nicht erstattet oder nicht publicirt worden. Der Consular-Bericht über das Jahr 1890, Nr. 867, verweist auf Nr. 256, als unmittelbar vorgehenden Bericht, und letzterer bezieht sich auf das Jahr 1887.

Die genauen Daten für die vier oben in Betracht gezogenen Jahre waren die folgenden:

1886	1040	Schiffe	mit	317 780	*t* Gsg.,	wovon	
	784	Segler	„	34 187	„	„	
1887	1009	Schiffe	„	294 353	„	„	„
	755	Segler	„	27 060	„	„	
1890	238	Schiffe	„	267 917	„	„	„
	7	Segler	„	6 251	„	„	
1891	228	Schiffe	„	249 285	„	„	„
	5	Segler	„	3 863	„	„	

Die Schiffahrtsstatistik der Jahre 1890 und 1891 schließt offenbar, ungleich dem früher beobachteten Vorgehen, die Küstenschiffahrt von der Aufnahme aus.

Der Flagge nach waren im Jahre 1891:

Englische Schiffe	114	von	146 188	*t* Gsg.,	worunter	
Segler	1	„	1 061	„	„	
Egyptische Dampfer	47	„	29 925	„	„	
Türkische Schiffe	28	„	26 892	„	„	„
Segler	3	„	2 194	„	„	
Französische Dampfer	9	„	6 262	„	„	
Österreichisch-ungarische Dampfer	8	„	17 868	„	„	
Holländische Dampfer	11	„	15 961	„	„	
Griechische Dampfer	4	„	2 262	„	„	
Portugiesische Dampfer	3	„	669	„	„	
Persischer Segler	1	„	608	„	„	
Norwegischer Dampfer	1	„	840	„	„	
Zanzibar'sche Dampfer	2	„	1 810	„	„	

Die Handelsstatistik von Djeddah, soferne eine solche von Seite der localen Autoritäten — Zollbehörde u. dgl. — überhaupt geführt werden mag, wird nicht veröffentlicht, und den Consuln auch nicht ohneweiteres mitgetheilt. Es scheint, dass eine Übersicht der Handelsbewegung nur durch mühsame Umfrage bei den größeren Kaufleuten erlangt werden kann.[1]) Wir geben im folgenden die Hauptdaten, welche Consul Cecil G. Wood für die Jahre 1890 und 1891 zu erlangen vermochte.

Einfuhren: Gesammtwerte 1890: 462 350 bis 474 350 £: 1891: 430 190 £.

Die Hauptposten nehmen ein:

		1890		1891
Reis aus Indien	für	20 000 £,	für	151 000 £
Manufacturen aus England	„	80 000 „	„	70 000 „
Weizen aus Indien, Persien, Egypten .	„	87 000 „	„	40 000 „
Thee aus Indien, Ceylon, China	„	30 000 „	„	23 000 „

[1]) *„It is not possible to give statistics, the customhouse declining to furnish any information, and the Arab and Indian merchants who hold the entire trade in their hands, being chary of giving details, which they imagine might injure them" (Consul Jago, 1887). — „The delay which has secured in forwarding this Report is due to the time spent in verifying the information received by me, no statistics being obtainable from the local authorities" (Consul C. G. Wood, 11. June 1892, an den Marquis von Salisbury).*

Digitized by Google

		1890		1891
Kaffee aus dem Yemen und Indien ...	für	33 500 £	für	18 000 £
Timbac[1]) aus Persien	„	9 800 „	„	12 000 „
Zucker aus Triest und Marseille	„	20 000 „	„	11 000 „
Petroleum aus Amerika	„	12—15 000 „	„	11 000 „
Kohle aus England		1 220 t		800 t
	„	3 050 £	„	1 800 £
Gewürze, Spezereien aus Indien ...	„	15 000 „	„	15 000 „
Teppiche aus Persien	„	12 000 „	„	20 000 „
Mehl aus Indien	„	?	„	17 000 „
Gerste aus Indien	„	24 000 „	„	11 000 „

Geringere Posten nehmen Balken und andere Werkhölzer, Zinn, Blei, Eisen, Bohnen u. s. w. ein.

Zündhölzchen aus Triest erscheinen 1891 mit 390 £ bewertet.

Die Ausfuhren von Djeddah wurden im Jahre 1890 auf 35 000 bis 40 000 £ Gesammtwert beziffert; für das Jahr 1891 wird 28 450 £ als die analoge Summe angegeben. Wie schon angedeutet, beruhen diese Angaben lediglich auf dem Resultate von Umfragen und Beobachtungen; aber immerhin darf man einen starken Rückgang in der Exportthätigkeit Djeddahs als vorhanden annehmen,[2]) wenn man obigen Zahlen die gleichen, in gleicher Weise erhaltenen Wertsummen früherer Jahre entgegenhält. Für die Jahre 1885 bis 1887 wurden nämlich die Gesammtwerte des Exportes mit 86 800, 119 500 und 79 150 £ beziffert.

Die Hauptartikel und bezüglichen Werte sind:

Perlmutterschale ..	im Jahre	1890	für	15 000	£,	1891	für	10 000 £
Ziegenfelle	„	„	„	5300—7100	„	„	„	7 500 „
Schaffelle	„	„	„	4700—5300	„	„	„	5 700 „
Datteln	„	„	„	9 000	„	„	„	?
Henna	„	„	„	1 300	„	„	„	1 200 „
Sennesblätter	„	„	„	1 100	„	„	„	500 „
Gummi	„	„	„	2 600	„	„	„	3 600 „

Geringere Posten entfallen auf: Honig, Wachs, Ochsenhäute, Schildkrötschalen.

Der Hauptexportartikel von Djeddah, die Perlmutterschale, wurde im Laufe des Jahres 1891 von einer höchst nachtheilig wirkenden fiscalischen Maßregel getroffen, indem die bei Landung der Ausbeute zu entrichtende Gebür von 12 auf 20 % *ad valorem* erhöht wurde. Obwohl die Fischereisaison schon ziemlich vorgerückt war, als diese Maßregel Gesetzeskraft erlangte, erfuhren sie doch noch viele Fischer früh genug, um ihre Ladungen statt

[1]) Timbac oder Tibac ist der ungeschnittene, für den Gebrauch in Wasserpfeifen (Nargilehs) bestimmte Tabak. Man unterscheidet die zwei Hauptsorten: Keiseroun und Hommi, letztere ist die wertvollere.

[2]) Eine sichere Beurtheilung, wie sie auf Grund einer verlässlichen amtlichen Statistik möglich wäre, erscheint hier ausgeschlossen. — Consul Wood bemerkt (1891): „*It is generally stated that Jeddah trade has continued to diminish in the last few years, but it is difficult to say how far this may be true*“. Als sicher sieht aber der genannte Consul an, dass die directen Verbindungen, deren sich jetzt Suakim und Massauah erfreuen, sowie zollamtliche Maßregeln ungünstiger Natur, die auf Djeddah lasten, den Handel des letztgenannten Ortes sehr beeinträchtigen.

Digitized by Google

nach Djeddah, nach Suakim oder Massauah zu bringen, wo der Artikel frei eingeht. — Es ist dieses Vorkommnis nicht vereinzelt in einer Reihe von Thatsachen, welche dahin wirken, den mit mancherlei Schwierigkeiten kämpfenden Handel von Djeddah, zum Theile nach den oben genannten, unter ganz anders gearteter Verwaltung stehenden Häfen des Rothen Meeres, abzuleiten.

Zrinyi fand bei der Ankunft auf dem Ankerplatze vor Djeddah zwei türkische Kriegsschiffe hier vor Anker. Das eine war die Schraubencorvette Mussafér,[1]) das andere der Transportdampfer Istankjöj.[2]) Das erstgenannte Schiff führte den Stander des Commodors Tewfik Bey, welchem nebst den beiden genannten noch andere fünf Schiffe in den verschiedenen Stationen des Rothen Meeres unterstanden. Der Commodore bewohnte übrigens eine Amtswohnung auf dem Lande. Fregattenkapitän von Khittel lernte sowohl im genannten Commodore, als in seinem Flaggenkapitän, *Bimbaschi* Achmet Bey, Officiere von europäischer Bildung kennen, welche nicht anstanden, die desolaten maritimen Verhältnisse der Rhede von Djeddah auch ihrerseits zu beklagen; der Commodore hatte gleich allen seinen Amtsvorgängern durch wiederholte Berichte und Vorschläge bei der Regierung am Goldenen Horn nichts für die Verbesserung der Verhältnisse in Djeddah zu erreichen vermocht.

Außer bei den beiden maritimen Befehlshabern machte der Commandant der Zrinyi auch beim *Kaimakam* (Gouverneur) von Djeddah, Kurschid Pascha, seine Aufwartung. Dieser Würdenträger erwiderte dem k. u. k. Schiffscommandanten, angesichts der großen Entfernung des Ankerplatzes und des auf der Rhede herrschenden steifen Windes, den officiellen Besuch in der Amtswohnung des Gerenten des k. u. k. Viceconsulats, zugleich Lloydagenten, Herrn Galimberti.

Auf der äußeren Rhede von Djeddah fand man den Lloyddampfer Poseidon[3]) vor Anker, welchem hier, trotzdem er Colombo und Aden mit reinem Gesundheitspasse verlassen hatte, eine Quarantaine auferlegt worden war. Für dieses auffallende Vorgehen bot nur die eine Thatsache eine wahrscheinliche Erklärung — dass von den in Quarantaine Versetzten in Djeddah eine Gebür von einem türkischen Thaler pro Kopf und Tag erhoben wird, und man sich die willkommene Beute (etwa 5000 Thaler) nicht entschlüpfen lassen wollte, welche der reiche Nabob mit seinem zahlreichen Gefolge eben bot. — Am 2. Februar verließ Poseidon, nach Ausschiffung seiner Passagiere, Djeddah und nahm Curs via Suez nach Triest. Der Commandant der Zrinyi benützte diese Gelegenheit, um mit dem Poseidon zwei ernstlich erkrankte Matrosen in schnellerer Weise nach der Heimat zu befördern.

Nach mühsamer Einschiffung von 120 *t* Steinkohlen, welche in kleinen, kaum 5 *t* fassenden arabischen Barken unter Bord gebracht werden mussten, war Zrinyi am 3. Februar zur Fortsetzung der Heimreise klar.

---

[1]) Mussafér, Schraubencorvette von 800 *t* und 150 nominellen Pferdekräften, 53 *m* lang, 9,9 *m* breit, 4,6 *m* tief, zwei 15 *cm*-, zwei 12 *cm*-Kruppkanonen, 2 Mitrailleusen, 1 leichtes Geschütz. Im Jahre 1863 aus Holz erbaut, 1888 umgebaut. 11 M. Fahrtgeschwindigkeit.

[2]) Istankjöj, Schraubendampfer von 203 *t* und 50 nominellen Pferdekräften, 38 *m* lang, 5,4 *m* breit, 2,4 *m* tief. 2 leichte Geschütze, 2 Mitrailleusen. Im Jahre 1874 aus Holz erbaut. 9 M. Fahrtgeschwindigkeit.

[3]) Siehe über Zusammentreffen mit Poseidon in Aden, pag. 418.

Digitized by Google

36. Von Djeddah via Suez nach Pola.

Nach dreitägigem Aufenthalte vor Djeddah verließ Zrinyi diesen Ankerplatz am 4. Februar um 8 Uhr morgens. Den *Inner Gateway* um 8 Uhr 30 Minuten, den *Middle Gateway* um 8 Uhr 40 Minnten durchsteuernd, erreichte die Corvette um 8 Uhr 45 Minuten die offene See. Wegen des herrschenden steifen Gegenwindes hielt man das Schiff zuerst dicht unter der arabischen Küste; als aber gegen Mittag günstigere Verhältnisse eintraten, setzte man das Schiff nach dem Umstenern der nördlichen Küstenriffe in den directen Curs auf Shadwan, das Anlauffeuer der Jubalstraße. Es herrschte nun leichter NNW-Wind mit mäßiger See und man konnte demnach guten Weg gegen NW machen. Am 4. Februar ergab das Mittagsbesteck die Breite von 21° 32′ und die Länge von 38° 43′; im Verlaufe der nächsten 24 Stunden legte man 135 Meilen zurück nnd verzeichnete am 5. die Mittagsposition mit 23° 28′ N nnd 37° 31′ O. Bisher hatte sich ein Gegenstrom von 0.7 Meilen in der Stunde fühlbar gemacht; nnter vollkommener Windstille setzte man die Fahrt mit Geschwindigkeiten von 7,0 – 8,5 Meilen fort, bekam zeitweise Berge der arabischen Küste in Sicht und es ergaben die bei solchen Gelegenheiten angestellten Peilungen stets einen nach Süden gerichteten Strom. In den Morgenstunden des 6. Februar aber erhielt man südöstliche Brise, welche bald bis zu der Stärke 3—4 auffrischte, weshalb man um 9 Uhr alle Segel beisetzen nnd die Kesselfeuer zurückschieben konnte. Man verzeichnete den Mittagspunkt in der Breite von 25° 43′ N. und der Länge von 35° 37′ O.

Gegen Abend lullte die günstige Brise wieder ein und man sah sich bemüßigt, die Segel um 6 Uhr 20 Minuten zn schließen, und die Fahrt wieder unter Dampf fortzusetzen. Um 9 Uhr abends sichtete man das Leuchtfener der *Brothers*, und hatte dieses Feuer dreiviertel Stunden später dwars.

Bei Tagesanbruch des 7. kam die Insel Shadwan in richtiger Peilung in Sicht und die Jubal-Straße konnte um 8 Uhr 20 Minuten angelaufen werden. Ein leichter Wind aus Süden veranlasste den Commandanten, die Segel zur Unterstützung der Maschine beisetzen zu lassen, doch schraallte diese kleine Brise bald und nahm auch zugleich an Stärke ab, so dass man schon um $11^1/_2$ Uhr wieder die Segel schließen musste. Zu diesem Zeitpunkte kam das Leuchtfeuer von Ashrafi dwars, und das Mittagsbesteck ergab die Breite von 27° 52′ bei einer Länge von 33° 42′. Gegen Sonnenuntergang trat rasch auffrischender Nordwind ein und der von diesem Winde gebrachte Temperatursturz von 24° auf 16° Celsius war sehr empfindlich.

Digitized by Google

Um 5 Uhr 50 Minuten passirte man Ras Gharib und sichtete um $11^1/_2$ Uhr abends das Leuchtfeuer von Zaffarana. Dieses letztere passirte man um 2 Uhr morgens und nahm nun den Curs auf *New Port Rock*, dessen Leuchtschiff man um 8 Uhr morgens des 8. Februar sichtete.

Um $9^1/_2$ Uhr war die Rhede von Suez erreicht, wo südlich von dem Ibrahim Bassin in vier Faden Wasser mit dem Steuerbordanker und anderthalb Scheckeln Kette geankert wurde.

Man fand in Suez den k. u. k. Viceconsul Fonda schwer erkrankt und an seiner Stelle widmete der den Consul substituirende Lloyd-Agent De Sales der Corvette seine Dienste.

In der Nacht vom 8. auf den 9. lief die kaiserl. deutsche Kreuzer-Corvette CAROLA[1]) auf die Rhede; man wechselte des Morgens die üblichen Höflichkeiten und CAROLA, auf der Heimreise begriffen, trat ohne Verzug die Canalfahrt an. Beim Passiren der ZRINYI wurde an Bord des deutschen Schiffes die österreichische Kaiserhymne intonirt.

Am 9. Februar erlegte man auf Grund des Aichungsprotokolles der Corvette den Preis für die Canal-Durchfahrt, und ergänzte das Maschinenbetriebsmaterial durch Einschiffung von 100 *kg* Mineralöl und 100 *kg* Werg.

Am 10. trat ZRINYI um 7 Uhr morgens die Canalfahrt an. Um 9 Uhr morgens gab man durch Anlegen an der *gare* bei Kilometer 146 den Weg für den deutschen, nach Australien gerichteten Reichspostdampfer KAISER WILHELM I. frei; auch von diesem Schiffe klangen der ZRINYI die erhebenden Klänge der Haydn'schen Tonschöpfung und zahllose Hurrahs entgegen, welch letztere von Seite der Bemannung der ZRINYI herzlichst erwidert wurden.

KAISER WILHELM I. soll das größte Schiff sein, welches bis jetzt den Suez-Canal befährt. Als dasselbe bei ZRINYI vorbei war, bewirkte der durch die Wasserverdrängung des Riesenkörpers hervorgebrachte hydrodynamische Druck, dass beide starke Trossen, an welchen ZRINYI vertäut lag, mit einem Ruck rissen und der Commandant der ZRINYI konnte nur durch sofortiges Angehenlassen der Maschine mit ganzer Kraft sein Schiff davor bewahren, langseits an das Canalufer geworfen zu werden.

Um 4 Uhr nachmittags ankerte man vor Ismailiah, um die Nacht dort zuzubringen.

Der k. u. k. Consularfunctionär in Ismailiah, Viceconsul Confalonieri, war abwesend, da er den an demselben Tage in Ismailiah angekommenen Grafen Herbert Bismarck nach Cairo geleitet hatte.

Am 11. Februar nahm ZRINYI bei Tagesanbruch die Weiterfahrt im Canal auf. Um halb 11 Uhr musste an der *gare* bei Kilometer 36 gehalten werden, um dem nach dem Süden steuernden portugiesischen Kanonenboote LIMPOPO[2]) den Weg frei zu geben; dieser Aufenthalt währte kaum 10 Minuten. Um halb 3 Uhr nachmittags wurde die ZRINYI im Ismail-Bassin von Port Said, mit dem Steuerbordanker und achter an einer Boje ausgebrachten Trossen, nach den Angaben der Hafenamtsorgane vertäut.

---

[1]) CAROLA, Kreuzer-Corvette, gegenwärtig als Schulschiff für Schnellfeuergeschütze in Verwendung; 2169 *t*. 2100 *ind. e.* 69 *m* lang, 13 *m* breit, 5,6 *m* tief. Im Jahre 1880 aus Eisen erbaut; 14 Meilen Geschwindigkeit Barktakelage.

[2]) LIMPOPO, Stationskanonenboot; 321 *t*, 523 *ind. e.* 37,8 *m* lang, 6,4 *m* breit, 2,5 *m* tief. 1 Stück 6 *cm*-Geschütz, 5 Schnellfeuergeschütze, 2 Mitrailleusen. Im Jahre 1890 erbaut. 11 Knoten Geschwindigkeit.

Digitized by Google

Man fand im Hafen das deutsche Schiff CAROLA, das egyptische Stationsschiff SAAKA[1]) und später liefen an fremden Kriegsschiffen noch die englischen Kanonenboote MELITTA[2]) und REINDEER[3]) ein. Ersteres Schiff versah noch immer den Stationsdienst in Port Said, letzteres war, wie schon bei einer früheren Veranlassung erwähnt wurde, auf der Rückreise in die heimischen Gewässer begriffen. Während des Einlaufens hatte ZRINYI das französische Truppentransportschiff COMORIN[4]) Bord an Bord passirt; dasselbe schien mit einem großen Transport für Tonking und Cochinchina unterwegs zu sein. Am 12. Februar lief in Port Said das englische Transportschiff SERAPIS[5]), mit Truppen für Bombay aus Malta kommend, ein, machte Kohlen und verließ nach einem Aufenthalt von wenigen Stunden den Hafen; zugleich lief der japanische Kreuzer CHIODA[6]), welcher in einigem unserem Typ FRANZ JOSEPH ähneln soll, von England kommend und auf der Reise nach Japan begriffen, in den Hafen.

Mit allen den genannten Schiffen wurden, den Umständen entsprechend, die üblichen Höflichkeiten ausgetauscht und der Schiffscommandant wechselte trotz der Kürze seines Aufenthaltes auch wieder Besuche mit den Chefe der localen Behörden.

Der Kohlenvorrath wurde bei der Firma Bazin & Co. durch Einschiffung von 120 *t* ergänzt und ebenso wurde das erforderliche Maschinenbetriebsmaterial und die Lebensmittel durch Ankauf auf die Vorrathsmenge gebracht, die man für den noch erübrigenden Theil der Heimreise für nöthig erachtete.

Am 16. Februar, wenige Minuten vor 10 Uhr vormittags, verließ ZRINYI den Ankerplatz im Ismail-Bassin. Vorerst wurde eine Strecke von einigen dreißig Meilen gegen Norden gedampft, um an der flachen sandigen Küste den genügenden Seeraum zu gewinnen; dann wurden die Kesselfeuer gelöscht und Segel beigesetzt. Es herrschte in See ein leichter OSO-Wind bei heiterem kühlem Wetter — Witterungsumstände, welche eine gute Fahrt in Aussicht zu stellen schienen; im Curse auf das Leuchtfeuer von Gavdo anliegend, erreichte man Schiffsgeschwindigkeiten von 5—6 Meilen in der Stunde und verzeichnete am Mittag des 17. die Position von 32° 25,7 M. Breite und 30° 23,3 M Länge.

Aber schon in den Vormittagsstunden dieses Tages hatte schweres Gewölk begonnen, vom westlichen Horizont heraufzuziehen; eine bewegte, ge-[...]zte See begann sich unangenehm fühlbar zu machen und das rasch sin-[...]le Barometer ließ kaum mehr einen Zweifel über das Herannahen eines in dieser Jahreszeit im südöstlichen Becken des Mittelmeeres nicht eben

[1]) SAAKA, siehe S. 13, Anmerkung.

[2]) MELITTA, siehe S. 13, Anmerkung.

[3]) REINDEER, siehe S. 418, Anmerkung.

[4]) COMORIN, zu Transportzwecken gemietheter Handelsdampfer von 2948 *t* und Pferdekraften.

[5]) SERAPIS, Transport-Schraubendampfer für den indischen Dienst; 6211 Tonnen, *ind. e.* 110 *m* lang. 15 *m* breit, 5 8 *m* tief. Zwei 20-pfündige Hinterlader, eine ige Haubitze Im Jahre 1867 aus Eisen erbaut. 12 Knoten Geschwindigkeit. ener Bug. Barktakelage; sehr hoher Körper mit auffallend viel Lichtpforten.

CHIODA oder TSCHIYODA, gepanzerter Kreuzer von 2450 *t* und 5600 *ind. e.* g, 13 *m* breit. 4,3 *m* tief, 117 *mm* Gürtelpanzer, 25 *mm* Deckpanzer. 10 Stück e Armstrong-Schnellfeuergeschütze, 14 dreipfündige Schnellfeuerkanonen, leusen, 3 Torpedo-Lancirrohre (eines vorne, je eines seitlich). Im Jahre 1889 . erbaut. 19 Meilen Geschwindigkeit.

allzu seltenen schweren Wetter aus Westen. Nachdem der Wind zuerst in kurzen Intervallen von SO. über S. nach SW. gedreht hatte, etablirte sich derselbe um 1 Uhr nachmittags in der Richtung WNW und warf Böen von der Stärke 6—7.

Das Mittagsbesteck hatte eine Distanz von nur 40 Meilen von der Fünffadenlinie der afrikanischen Küste ergeben; man konnte demnach nur die Backbordhalsen wählen und musste trachten, möglichst viel Weg gegen Norden zu machen, um sich von der gefährlichen Leeküste zu entfernen. Die Segelführung war bald auf dreifach gereefte Marssegel reducirt und das Schiff machte deshalb bedeutenden Leeweg, gewann also wenig an Breite und entfernte sich ziemlich ansehnlich von seiner Route. Der Schiffscommandant ließ demnach, als der Wind bis gegen NNW. geschraalt hatte, die anderen Halsen nehmen.

Während der Morgenwache des 18. Februar nahm der Wind völlig den Charakter eines Sturmes an; Fregattenkapitän von Khittel flicht in seinem Berichte die Bemerkung ein, dass die Voranzeichen, welche für diesen Sturm im Segelhandbuche „*Mediteranaean Pilot*", II. Bd., S. 7 und 8, angegeben sind, völlig genau zutrafen.

Der Wind wüthete nun in der Stärke 8—9, die Rollbewegungen erreichten und überschritten 38°, man nahm mehrfach schwere Sturzseen über und legte fast gar keinen Weg mehr zurück. Man hatte um 5 Uhr morgens neuerdings den Wind von Backbord genommen; doch kam der Commandant bald zu der Überzeugung, dass das Schiff — unter solchen Umständen aufkreuzend, lediglich gegen Südosten abtreiben müsste. Er beschloss demnach, die Maschine in Gebrauch zu setzen, und zwar nicht in der Absicht, gegen den Sturm mit geringer Aussicht auf irgend einen nennenswerten Erfolg aufzudampfen — sondern nur, um mit Gaffelsegeln, von der Maschine unterstützt, gegen NO. so gut als möglich vorzudringen Die bisher mit Zrinyi gewonnenen Erfahrungen hatten nämlich gezeigt, dass selbst die volle Maschinenkraft gegen schweren Wind und See unzureichend sei, und dazu kam noch die Rücksicht der Schonung des im Laufe der Reise schon einmal bei schwerer See ziemlich ernstlich havarirten Schiffskörpers. Unter Dampf und Gaffelsegeln thunlichst scharf am Winde, konnte man hingegen Sturm und See ohne Gefahr größerer Havarien auf sich nehmen und konnte einen Curs anlegen, welcher der vorläufig wichtigsten Bedingung entsprach, das Schiff von der Leeküste mehr zu entfernen.

Um 7 Uhr 20 Min. morgens setzte man die Maschine, zu deren Betrieb nur drei Kessel geheizt worden waren, bei geschlossenen Quersegeln und beigesetzten gereeften Gaffelsegeln in Bewegung.

Um die Mittagsstunde des 18. Februar befand sich das Schiff in 32° 50 M. Nordbreite und 31° 1 M. Ostlänge von Greenwich und legte stündlich 6—7 Meilen zurück. Es war nun die Absicht des Schiffscommandanten, möglichst scharf am Winde haltend, die Küste in Lee von Cypern zu erreichen und dort, falls noch eine weitere Verschlechterung des Unwetters eintreten sollte, in Limasol vor Anker zu gehen, um daselbst eine Besserung der Verhältnisse abzuwarten.

Im Laufe des Nachmittags steigerte sich die Windstärke bis auf 8 und 9, der Sturmklüver riss zu wiederholtenmalen; schon während der Morgenstunden, als man noch Quersegel führte, war das Vormarssegel der ganzen Höhe nach aufgerissen und musste während strömender Regengüsse, bei heftig schlin-

Digitized by Google

gerndem Schiffe, geborgen, abgeschlagen nnd durch ein nenes Segel ersetzt werden.

Um 4 Uhr 50 Minuten morgens des 19. hekam man das Fouer von Paphos uud hald darauf jenes von Limasol in Sicht; Windstärke und Seegang nahmen nun merklich ab und in Lee der Insel fand man Windstille. Als sich das Schiff um 5 Uhr 30 Minuten morgens auf 8 Meilen Entfernung von Cap de Gata hefand, sprang frischer Südostwind auf. Nachdem dieser Wind Stetigkeit zu zoigen begann, wendete man don Curs der Corvette wieder nach Westen. Der Wind, welcher den Charakter einer andauerndeu Böe trug, weudete bald gegen Süden, so dass man ihn dazu benützen konnte, Segel zu setzen und den Curs gegen Candien zu nehmen.

Obwohl nun, sobald das Schiff außerhalb der Deckuug gelangt war, welche Cypern geboten hatte, die See noch recht bewegt und immer gekreuzt war, gewann man doch bis zum Mittag des 19. die Position von 32° 5 M. Nordbreite und 34° 39 M. Ostlänge, so dass das Schiff um 1 Uhr nachmittags schon genügenden Seeraum hatte, um die Maschine wieder außer Thätigkeit treten lassen zu können. Doch geboten es die Umstände der Witterung sowohl als die Position des Schiffes, noch kleine Feuer unter den Kesseln zu behalten.

Über Nacht hatte man variahle Brisen, welche schwere Regenböen aus NW. und SW. hrachten, und die sehr schuell wechselnden Windrichtungen erforderten eine unausgesetzte Thätigkeit der Mannschaft an dem Schiffsmanöver. Man brachte es bis zum Mittag des 20. zwar zu einer Generaldistanz von 77 Meilen, docn verursachten die starken Abtriften, Manöverleeweg u. s. w. starke Versetzungen, so dass der Mittagspunkt sich mit 30° 40 M. Breite nnd 35° 12 M. Länge ergab.

Die ehen geschilderten, immerhin etwas günstigeren Verhältnisse dauerten aber nur kurze Zeit hindurch. Schon im Laufe des Nachmittags drehte der wieder an Stärke gewinnende Wind nach WSW. zurück, so dass man, unter der wieder dreifach gereeften Segelführung, mit Backhordhalsen kanm den Curs von NNW. über den Grund erzielte, während der Gegencurs Süd war. Das Aufkreuzen unter diesen Umständen bot sonach gar keineu Gewinn und der Commandant kam zur Überzeugung, dass sein Schiff zwar langsam, aber sicher in don Golf von Adalia gedrängt werden müsse. Er beschloss daher, mit Zuhilfenahme der Maschine vorerst gegen Rhodus zu steuern, in der Erwartung, im Ägäischen Meer nördliche, für seine Fahrt günstigere Windrichtungen vorzufinden.

Der Mittagspunkt des 21. war 35° 48 M. Nordbreite und 29° 47 M. Ostlänge; man sichtete die Küstengebirge der *Seven Caps*. Bei einer stündlichen Fahrt von 7 Meileu kam das Feuer von *Sant Elmo* um 10 Uhr 40 Min., jenes von *Koum Bournu* um 11 Uhr abends in Sicht; um Mitternacht erreichte das Schiff den Winterankerplatz von Rhodus, wo in 26 Faden Tiefe mit dem Steuerbordanker und 6 Scheckeln Kette geankert wurde.

Auf diesem Ankerplatze verhlieb Zrinyi den 22. Februar — einen Wetterumschlag erhoffend und zugleich zum Zwecke, der auf das äußerste angestrengten Mannschaft einige Erholung zu gönnen nnd Schiff nnd Takelage, das Segelwerk u. s. w. wieder völlig in Stand zu setzen.

Der Schiffscommandant wechselte während des Aufenthaltes der Zrinyi vor Rhodus Besuche mit dem k. u. k. Viceconsul Casilli und tauschte die

Digitized by Google

üblichen Becomplimentirungen mit dem hier vor Anker angetroffenen türkischen Raddampfer SUBIJA[1]) aus.

Die Erkundigungen, welche man hier über das Wetter im Ägäischen Meer einholen konnte, ergaben, dass dort, wie dies der Commandant der ZRINYI vorausgesehen hatte, nördliche Winde etablirt seien, während das gleichzeitige Vorhandensein massigen Gewölkes im Südwesten immerhin für die Fortdauer des bögen Wetters weiter im Süden Zeugnis gab.

Auf dem Ankerplatze von Rhodus hatte das Wetter in den Morgenstunden des 23. Februar ziemlich aufgeheitert nnd der Wind wehte in mäßiger Stärke aus Nordosten. Der Commandant, welchem seine Instructionen das Eintreffen im Centralhafen der k. u. k. Kriegsmarine für Anfangs März vorschrieben, beschloss keine weitere Verzögerung der Fahrt durch noch längeres Zuwarten eintreten zu lassen, und man verließ demnach Rhodus um 6 Uhr morgens des 23. Februar. Zunächst wurde, nach Umfahrung der Ostspitze von Rhodus, der Curs auf den Canal zwischen den Inseln Karki und Piskopi gesetzt. Schon 10 Minuten vor 7 Uhr setzte man Segel, behielt aber kleine Feuer bis znm Erreichen freieren Fahrwassers.

Mit der Entfernung des Schiffes von den einigen Schntz bietenden Inseln frischte aber der Wind bald sehr merklich auf; schon um 11 Uhr sah man sich genöthigt die Bramsegel zu schließen. Mittags verzeichnete man die Breite von 36° 20 M. nnd die Länge von 27° 40 M. Der Curs war jetzt auf den Canal von Cerigo gerichtet, welchen man, südlich von Sirina und Santorin passirend, anlaufen wollte. Doch schon im Laufe des Nachmittags drehte der Wind gänzlich nach Norden, zugleich an Heftigkeit derart zunehmend, dass man sich bald wieder unter dreifach gereeften Marssegeln und gereeftem Focksegel befand; ZRINYI sah sich einem der berüchtigten Nordstürme des ägäischen Meeres gegenüber, für welche die langgestreckte Nordküste von Candien einen höchst gefährlichen, nur durch den einzigen Hafen Suda nnterbrochenen weitgedehnten Legerwall bildet. Dieser Hafen hätte unter Segel, aus der eben innegehabten Position, nur unter änßerster Anstrengnng, ja Gefährdung der Takelage vielleicht erreicht werden können; unter Dampf wollte aber der Commandant die schon einmal ernstlich havarirte Steuerbordseite der Corvette der sehr schweren See nicht aussetzen, welche diese Stürme erfahrungsgemäß mit sich bringen. Man musste sich daher entschließen, um 4 Uhr nachmittags gegen Cap Sidero abzufallen. Unmittelbar daranf erreichte der Stnrm seine volle Kraft; schwere Sturzseen brachten anf beiden Borden große Mengen von Wasser über Deck; trotz kurzer Segel lief das Schiff, wie man dies ans Peilnngen constatiren konnte, während der ersten zwei Stunden, von 4—6 Uhr, 27 Meilen und erst bei der Annäherung an den Casso-Canal trat eine merkliche Abnahme der Schiffsgeschwindigkeit ein, aber nicht etwa dnrch Abnahme der Sturmesstärke, sondern dnrch den Umstand bewirkt, dass die hier mehr eingeengte See einen solchen Znstand der Kreuzung nnd eine derartige Höhe erreichte, dass die Wellenkämme stets die hoch aufgetoppten, auf den Krahnen gehissten Boote überragten.

Zehn Minnten nach 11 Uhr kam das Lenchtfeuer von Sidero in Sicht und um Mitternacht passirte man es auf acht Meilen Entfernung. Um 3 Uhr

[1]) SÜRIJA, Raddampfer-Aviso von 500 *t* und 160 *nom. e.* 56 *m* lang, 7,1 *m* breit, 2,1 *m* tief. Zwei leichte Geschütze Im Jahre 1865 aus Eisen erbaut. 12 Meilen Fahrtgeschwindigkeit.

Digitized by Google

50 Minuten morgens war man dwars von Kupho Nisi, das Schiff krängte bis 38° unter den Leebord und nahm über die Leerelingen Wasser über. Der Commandant fand es demnach für angezeigt, jetzt die Maschine in Thätigkeit treten zu lassen, und mit derselben anluvend, das Schiff unter den Schutz der Südküste von Candien zu bringen.

Man hatte nun die Wahl, das Ende des Unwetters unter der Küste von Candien beiliegend abzuwarten, oder an dieser Küste einen Ankerplatz aufzusuchen. Der Schiffscommandant entschloss sich für das Letztere, da er einerseits seine Kohlenvorräthe schonen musste, und anderseits das Setzen von Quersegeln, zum Beiliegen, durch die kolossale Gewalt der rasch aufeinanderfolgenden Böen unthunlich erschien. Fregattenkapitän v. Khittel wählte die ihm zunächst erreichbare Bai von Keraton und ankerte in derselben um 3 Uhr 18 Minuten nachmittags.

Der Bruch eines Armstoppers im Raume bewirkte, dass die Ankerkette bis zu ihrer vollen Länge auslief; doch lag man mit dem nun sehr langen Kettenausstiche während der weiteren Dauer des Unwetters um so sicherer vor Anker. Fregattenkapitän v. Khittel bemerkt, dass der gewählte Ankerplatz als ein ganz vorzüglicher bezeichnet werden darf: „während das Tosen der aufgeregten See zu beiden Seiten des Ankerplatzes noch zunahm, bildete die Bucht ein ruhiges, wenig gestörtes Wasserbecken, und es erwies sich auch der Ankergrund als ein vorzüglicher."

Am 26. Februar hatte das Wetter sich soweit beruhigt, dass die Fortsetzung der Fahrt stattfinden konnte; die Erwartung, dass der sehr rauhe Willkomm, den das Mittelmeer der heimkehrenden Zrinyi geboten hatte, nunmehr endgiltig überstanden sei, bestätigte sich im restlichen Verlaufe der Reise.

Über diesen Verlauf können wir uns kurz fassen. — Es handelte sich jetzt zumeist darum, zum vorgeschriebenen Termine, trotz der Zeitverluste, die man im Mittelmeere erlitten hatte, den Centralhafen zu erreichen. Deshalb wurde die Maschine in Anspruch genommen, sobald ungünstige oder zu schwache Brisen das Weiterkommen des Schiffes neuerdings zu verzögern drohten. Der zur Neige gehende Kohlenvorrath wurde am 3. März zu Gravosa ergänzt, und am 6. März 1891, 20 Minuten nach der Mittagsstunde, wurde Zrinyi im Hafen von Pola an einer Boye vertäut.

Die interessante und an Abwechslungen aller Art reiche ostasiatische Campagne dieses Schiffes hatte somit nach zehnmonatlicher Dauer ihr Ende erreicht.

Wir haben nur noch wenige Worte anzufügen. Die Campagne S. M. Schiffes Zrinyi, deren Verlauf wir in Vorstehendem geschildert haben, darf zu den bemerkenswertesten der Reisen gezählt werden, welche im Laufe der letzten Jahrzehnte von Schiffen der k. u. k. Kriegsmarine gemacht worden sind. In dieser Richtung erscheint uns als das entscheidende Moment das Vordringen der Corvette im Yang-tse-kiang bis Hankow, und der Besuch des erst seit relativ kurzer Zeit dem Außenverkehre erschlossenen Haupthafens des Königreiches Korea.

Den reichhaltigen Informationen handelspolitischer und handelsstatistischer Natur, welche auf der von Zrinyi zurückgelegten Reise basiren, haben wir,

durch die Angaben von Consularberichten ergänzt und erweitert, einen der Bedeutung der Sache angemessenen Platz in der vorliegenden Arbeit eingeräumt; die während der Reise gemachten nautischen Erfahrungen, die Beschreibungen der Ankerplätze und ihrer Verhältnisse, die Angabe der Schiffahrtsressourcen, welche in jedem besuchten Hafen zur Verfügung stehen, sowie die, wenn auch stets nur kurz gefassten Ortsbeschreibungen, werden vielleicht Manchen Nutzen zu bringen geeignet sein, die nach Zrinyi den ostasiatischen Schiffahrts-Rayon besuchen werden. Im besonderen können wir einen solchen Nutzen von der hier beinahe vollständig reproducirten Flussbeschreibung des Yang-tse-kiang erhoffen, einer mühevollen und wertvollen Arbeit des Schiffsofficiers der Corvette, Linienschiffslieutenants E. v. Friedenfels.[1])

Einer der Hauptzwecke der Expedition, die Förderung der seemännischen Ausbildung der Bemannung, wurde in hervorragender Weise erreicht. Die maritimen Wechselfälle der Reise boten der zielbewussten Thätigkeit des Schiffscommandanten und der Officiere die Handbabe, um rasche Fortschritte in der Ausbildung der Mannschaften aller an Bord vertretenen Dienstesspecialitäten zu erreichen. Die reglementarisch vorgeschriebenen, nach Rückkunft des Schiffes im Centralhafen Pola vorgenommenen eingehenden Inspicirungen, welche sich auf alle Einzelheiten des Dienstes und der erzielten Ausbildung in detaillirtester Weise erstrecken, ergaben die befriedigendsten Resultate, wovon die hierüber erstatteten Berichte Zeugnis ablegen. Aber — wenigstens soweit die eigentliche seemännische Ausbildung in Betracht kommt — vielleicht mehr noch als die Inspicirungen, hatten die harten Erlebnisse zu Ende der Campagne im südöstlichen Mittelmeere einen vollgiltigen Prüfstein für den seemännischen Wert abgegeben, welchen die Schiffsbemannung der Zrinyi erlangt hatte. Die Anstrengungen, welchen die direct aus der Tropentemperatur kommende Mannschaft sich vollkommen gewachsen zeigte, bekundeten zugleich ihre physische Tauglichkeit, und ihre moralische Resistenzfähigkeit gegen schwer zu ertragende Widrigkeiten. Der Schiffscommandant erkennt dies mit den folgenden Worten seines Schlussberichtes lobend an:

„Die abnormen, äußerst ungünstigen, von drei schweren Stürmen begleiteten Wetterverhältnisse seit Eintritt des Schiffes in das Mittelmeer waren für die Vornahme regelmäßiger Exercitien sehr abträglich; nach dem zehnmonatlichen Aufenthalte im Tropenklima war die Wirkung des Temperaturunterschiedes in den drei letzten Wochen der Missionsreise eine so empfindliche, dass die ganze Schiffsbemannung darunter sehr fühlbar leiden musste. Die häufig eingetretene Nöthigung zum Gebrauche der Maschine bot insoferne eine Linderung, als die durch die Kesselfeuer erwärmten unteren Räume eine in sanitärer Beziehung gewiss wohlthätige Erwärmung der vom Dienste abkommenden Mannschaft, und das Trocknen der stets wieder gründlich durchnässten Kleider gestattete. Das seemännische Geschick der Leute wurde aber durch das fortwährende Setzen und Bergen der Segel, die Variationen in der Segelführung, die Raschheit in diesen Variationen — oft musste in wenigen Stunden von Oberbramsegeln nach und nach auf Sturmsegel übergegangen werden — und durch das fortwährende Manövriren auf harte Proben gestellt. Das tadellose Arbeiten der Mannschaft während der Stürme vom 18., 19. und 23. Februar, wodurch jede Havarie vermieden, keinerlei Verlust an Menschen-

[1]) Gegenwärtig Vorstand der k. u. k. Marine-Bibliothek zu Pola, und Leiter der Redaction der *„Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens"*.

leben oder Material erlitten wurde, gibt ein sprechendes Zeugnis, welches die günstigste Beurtheilung rechtfertigt."

„Die Mannschaft S. M. Schiffes Zrinyi unterscheidet sich gewiss nicht viel von anderen Schiffsbemannungen S. M. Kriegsmarine; vielleicht wird eine oberflächlichere Beurtheilung anlässlich von gewöhnlichen, mehr für das Auge berechneten Hafenmanövern einen gewissen höheren Grad von Elan vermissen; dass aber die Mannschaft unter den schwersten Wetterverhältnissen ruhig und sicher, auch ausdauernd in der Takelage zu arbeiten versteht: hievon habe ich die für mich als Schiffscommandant wichtigste und beruhigendste Überzeugung erlangt." —

Die accidentellen Aufgaben, welche der Zrinyi gelegentlich ihrer Reise gestellt worden waren, fanden in den Schlussberichten eingehende Würdigung. Man erklärte das Thompson'sche Navigatiensseeloth als ein vorzügliches, zur allgemeinen Einführung in der k. u. k. Kriegsmarine empfehlenswertes Instrument; an Bord der Zrinyi hatte man die besten Erfahrungen mit demselben gemacht. Für den Pietruski'schen Nacht-Peilapparat beantragte man einige Änderungen in der Anbringungsart und mechanischen Ausführung des seinem Princip nach sehr vortheilhaften Instrumentes; dem Marine-Barometer wurde die Fähigkeit, als gut benützbares Controlinstrument zu dienen, zugesprochen; das Patentlogg System Blist endlich wurde als ein ausgezeichnetes, praktisches und genaues Instrument geschildert, und dessen Einführung für den Gebrauch an Bord der k. u. k. Kriegsschiffe warm empfohlen.

Über die mit dem Ölen der schweren See gemachten Versuche und gewonnenen Erfahrungen legte der Schiffscommandant ein ausführliches, commissionell verfasstes Elaborat vor, welches die Grundlage für weitere Versuche in dieser Richtung abzugeben geeignet ist.

Wie schon angedeutet, hatten der Verlauf und die Durchführung der Mission S. M. Schiffes Zrinyi, sowie die erzielten Resultate in der Ausbildung der Bemannung die vollste Befriedigung der dem Schiffscommando vorgesetzten Marinebehörden erreicht. Wir sind glücklich, hier am Schlusse des vorliegenden Werkes, welches diese Missionsreise zu schildern hatte, Worte der Allerhöchsten Anerkennung seitens Seiner Majestät des Kaisers und Königs wiederholen zu können, durch welche der Schiffscommandant, aber durch ihn auch die Mission, die er geleitet, und alle seine Untergebenen an Bord der Zrinyi hoch geehrt werden.

Diese Allergnädigsten Worte sind:

„Ich verleihe dem Fregattenkapitän Wladimir Khittel „in Anerkennung seiner langjährigen, vorzüglichen „Dienstleistung, und insbesondere der **umsichtigen „und erfolgreichen Durchführung seiner Missions-„reise in Ost-Asien als Commandant des Schiffes „Zrinyi, Meinen Orden der eisernen Krone dritter „Classe mit Nachsicht der Taxe.**

„Wien, den 11. December 1891.

Franz Joseph m. p."

Digitized by Google



Petropawlowsk
Awatska Bai
160
Okhotschkische
See
Kurilen
Paramusiri
Onekotan
Simusir
Urup
Yetorup
C.Patience
C.Nriskaf
Z
A
160

LIBRARY
TILDEN FOUNDATIONS

Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Verlag von Carl Gerold's Sohn in Wien
I., Barbaragasse 2.

Lorber, Das Nivelliren.

Neunte Auflage der „Theoretischen und praktischen Anleitung zum Nivelliren", von S. Stampfer, neu bearbeitet von

Franz Lorber.

gr. 8°. 624 S., mit 97 Holzschn. im Text. 1894. In Leinwandband M. 15.—.

Ueber Dampfmaschinen mit hoher Kolbengeschwindigkeit.

Von

Johann Radinger.

Dritte umgearbeitete, vielfach vermehrte Auflage. Mit 92 Holzschnitten im Text und 3 Tabellen. 8°. In Leinwandband M. 15.—.

Encyklopädie des gesamten Eisenbahnwesens

in alphabetischer Anordnung.

Herausgegeben von

Dr. Victor Röll,

Generaldirektionsrat der k. k. österreichischen Staatsbahnen,

unter redaktioneller Mitwirkung der Oberingenieure **F. Kienesperger** und **Ch. Lang**, in Verbindung mit über 100 Fachgenossen.

Lex. 8°. Jeder Band brochiert M. 10.—, in Halbfranz gebunden M. 12.—.

Erster Band: Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn bis Betrieb. (VIII. 480 S.) Mit 207 Originalholzschnitten, 8 Tafeln und 3 Karten.
Zweiter Band: Betrieb bis Deutsche Eisenbahnen. (S. 481—996.) Mit 530 Originalholzschnitten, 9 Tafeln und 2 Karten.
Dritter Band: Deutsche Lokal- und Straßenbahngesellschaft bis Fahrgeschwindigkeit. (S. 997—1516.) Mit 288 Originalholzschnitten, 9 Tafeln und 1 Eisenbahnkarte.
Vierter Band: Fahrgeschwindigkeitsmesser bis Interstate Commerce Commission. (S. 1517—2058.) Mit 366 Originalholzschnitten, 9 Tafeln und 3 Eisenbahnkarten.
Fünfter Band: Istrianer Bahnen bis Personenverkehr. (S. 2059 bis 2618). Mit 383 Originalholzschnitten, 13 Tafeln und 3 Eisenbahnkarten.
Sechster Band: Personenwagen bis Steinbrücken. (S. 2619—3102). Mit 239 Originalholzschnitten, 12 Tafeln und 5 Eisenbahnkarten.

Der Schlußband erscheint Ende 1894.

Das Werk ist auch in Heften à M. 1.— zu beziehen.

Digitized by Google

Digitized by Google

THE NEW YORK PUBLIC LIBRARY
REFERENCE DEPARTMENT

This book is under no circumstances to be taken from the Building

form 410





Digitized by Google